Небо и земля Георгия Берегового
4 стор.



Реактивная эпоха Одесского АРЗ
12 стор.



НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

4 квітня – 9 квітня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№14 (574)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Утро космической эры

12 апреля исполняется 50 лет со дня первого полета человека в космос



Читайте на 7 стор.

"Костянтин Ольшанський" прямує до Севастополя

Увечері 6 квітня великий десантний корабель Військово-Морських Сил ЗС України "Костянтин Ольшанський" відійшов з порту Валлетта, що на острові Мальта, та взяв курс до Севастополя.

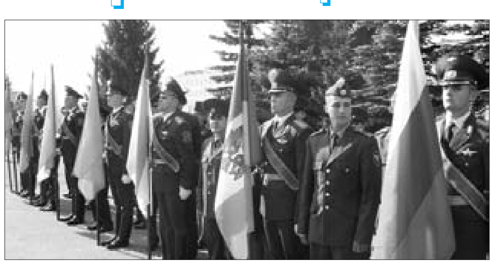
Читайте на 3 стор.

Як серце олімпійця

Військовослужбовці бригади тактичної авіації, що на Івано-Франківщині, розпочали роботу з переведення своєї бойової техніки на весняно-літній режим експлуатації.

Читайте на 4 стор.

Україна готова до співробітництва



Читайте на 6 стор.

ПЕРЕДПЛАТА

Крила України

Видання можна передплатити на будь-який термін у всіх відділеннях зв'язку. У каталозі видань України на 2011 рік передплатний індекс – 22242 на сторінці 40.

Оплата здійснюється платіжним дорученням (для колективних передплатників) та поштовим переказом (для індивідуальних передплатників).

Вартість передплати на 2011 рік:

Для України:	Для країн СНД:
199 грн. 20 коп. – на рік;	398 грн. 40 коп. – на рік;
99 грн. 60 коп. – на 6 міс.;	199 грн. 20 коп. – на 6 міс.;
49 грн. 80 коп. – на 3 міс.;	99 грн. 60 коп. – на 3 міс.;
16 грн. 60 коп. – на 1 міс.	33 грн. 20 коп. – на 1 міс.

Вартість одного примірника – 4 грн. 15 коп.

ДОСЯГНЕННЯ

Якість, гідна нагороди

Ще 20 грудня 2010 року в Києві відбулося спільне засідання Національної конкурсної комісії Конкурсу на здобуття Премії Співдружності незалежних держав за досягнення у сфері якості продукції та послуг, а також Головної конкурсної комісії Всеукраїнського конкурсу якості продукції (товарів, робіт, послуг) – "100 кращих товарів України", на якому були підведені підсумки національного етапу 3-го конкурсу на здобуття Премії СНД за досягнення у сфері якості продукції та послуг.

Продовження на 2 стор.



В рамках Міжнародного права

Українські екіпажі Мі-24 демонструють рішучість намірів щодо підтримання миру в Кот-д'Івуарі



4 квітня у Кот-д'Івуарі близько 17 години за місцевим часом відповідно до бойового розпорядження Командувача Операції ООН в Кот-д'Івуарі генерал-майора Берена Гнакуде два вертольоти Мі-24П зі складу авіаційної групи 56-го окремого вертолітного загону із застосуванням стрілецько-гарматного озброєння уразили дві визначені військові цілі – військову техніку в укритті та склад боєприпасів – на території колишньої військової бази "Акуедо" у місті Абіджан.

Зазначені дії проводилися в рамках Операції ООН у Кот-д'Івуарі зі взяття під контроль міста Абіджан, знищення вогневих позицій, підконтрольних антидержавним силам, які з 31 березня щоденно обстрілювали штаб-квартиру Місії ООН у Кот-д'Івуарі, розташовану в готелі "Сіброко", зі стрілецької зброї та мінометів.

Під час застосування вертольотів Мі-24 жодна людина не постраждала. Після виконання завдання Командувача Операції ООН в Кот-д'Івуарі пара вертольотів Мі-24 повернулася у визначене місце дислокації, де здійснила дозаправлення та поповнила боєзапас. Сьогодні вертольоти знаходяться на чергуванні.

Перед виконанням визначеного бойовим розпорядженням завдання командирами авіаційних екіпажів на штатній техніці було здійснено розвідку району розташування цілей, які були сплановані для ураження. Цивільного населення та військового персоналу в районі цілей виявлено не було.

Продовження на 2 стор.

СПІВПРАЦЯ

У Нідерландів новий Аташе

6 квітня у Вінниці відбулася протокольна зустріч делегації Командування Повітряних Сил ЗС України з Аташе з питань оборони при Посольстві Королівства Нідерланди в Україні капітаном 2-го рангу Королівських військово-морських сил Діком Ріфманом.



Метою заходу, як повідомив керівник української делегації заступник командувача з бойової підготовки – начальник управління бойової підготовки Командування ПС ЗС України генерал-лейтенант Віктор Сідаш, було представлення новопризначеного аташе з питань оборони при Посольстві Королівства Нідерланди в Україні та обговорення перспективних напрямів співробітництва між Повітряними Силами ЗС України та Королівськими військово-повітряними силами Нідерландів.

Під час зустрічі сторони обговорили стан співробітництва у військовій сфері, зокрема щодо можливості створення спільних програм з питань безпеки польотів, інших питань, які становлять взаємний інтерес. В ході проведення брифінгу-презентації генерал-лейтенант Віктор Сідаш ознайомив іноземного гостя зі станом та перспективами розвитку виду Збройних Сил України. У свою чергу Дік Ріфман подякував за проведену зустріч, а також висловив сподівання на подальше зміцнення відносин з Повітряними Силами Збройних Сил України. На завершення зустрічі сторони традиційно обмінялися сувенірами з авіаційної тематики та оглянули експозиції Військово-історичного музею ПС ЗС України.

Роман Юрчило.
Прес-центр ПС ЗС України.
Фото Дмитра Струтинського.

НОМІНАЦІЇ

Якість, гідна нагороди

Закінчення. Початок на 1 стор.

Відповідно до протоколу спільного засідання від 27 грудня 2010 року Державне підприємство Міністерства оборони України "Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН" визначено переможцем національного етапу 3-го конкурсу на здобуття Премії СНД за досягнення у сфері якості продукції та послуг.

24 березня 2011 року в Державній службі технічного регулювання України відбулась урочиста церемонія нагородження лауреатів та переможців Конкурсу, на якій підприємство було визначено Дипломом Переможця та головним призом.



Довідка: *Державне підприємство Міністерства оборони України "Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН", яке 5 вересня цього року відзначить 80-у річницю від дня заснування, є провідним в Україні підприємством з капітального ремонту, переобладнанню та модернізації вертольотів конструкції М.Л.Міля. Маючи високий рівеьнь концентрації виробничих та матеріальних ресурсів, завод забезпечує весь життєвий цикл вертолітної техніки, починаючи з дослідження технічного стану вертольотів у місцях їх базування, продовження ресурсу та завершуючи подальшою повною експлуатаційною підтримкою. Підприємство капітально ремонтує такі типи авіаційної техніки, як вертольоти Мі-2, Мі-8 усіх модифікацій, Мі-24 різних модифікацій та Мі-26. Також виконується модернізація вертолітної техніки за різними варіантами: від часткової до повної. У випадку повної модернізації машини замовник отримує сучасний вертоліт на третину дешевший, ніж коштувало би придбання вертольота з такими ж характеристиками, виготовленого сьогодні. Окрім вертольотів, завод займається й виробництвом планера й ліцензійним складанням планера чеського легкомоторного літака SportStar. Є й інші напрямки діяльності підприємства, серед яких – виготовлення скління для вертольотів різних типів тощо. Серед замовників та партнерів підприємства – усі силові структури України, а також близько 30 іноземних країн.*

Олексій Тригуб.
"Крила України".

НЕБЕЗПЕЧНО!

Вибух у Волинській області – загинуло дві людини

4 квітня, увечері, біля села Черемошне Ковельського району Волинської області під час несанкціонованого збору металобрухту на території полігона здетонував вибухонебезпечний предмет. В результаті вибуху загинули два мешканці села Черемошне. Про це повідомила прес-служба МНС 5 квітня.

Як стало відомо пізніше, четверо шукачів металу незаконно проникли на територію авіаційного полігона "Повурськ". Причиною такого відчайдушного і, на жаль, фатального для двох з них вчинку стало прагнення поживитись залишками залізних деталей ракет, бомб чи мішеней, що могли залишитись після чергових навчань військової авіації.

На території полігона горе-шукачі з півтораметрової глибини відкопали з землі та намагались підняти на поверхню авіабомбу, що була використана військовими під час навчання більше десяти років тому. Внаслідок неспроможності підняти знахідку, "чорні металурги" вдались до спроби розібрати її на частини. Інструментами для втілення задуму стали ломи та сокири, які завбачливо прихопили чоловіки з собою. Після декількох ударів по корпусу бомби пролунав вибух.

Як стало відомо, постраждалі особи шукали поживи на полігоні не вперше. Та дотепер військовим вдавалось вчасно помітити їх та спровадити з території об'єкта. Натикаючись на вперте небажання порушників залишити небезпечну заборонену територію, військовим нерідко доводилось залучати представників МВС.

Варто зазначити, що командуванням військової частини постійно здійснюється попереджувальна робота серед місцевого населення. Спільно з військовими комісаріатами, прокуратурою, місцевими управліннями Міністерства внутрішніх справ, військовою службою правопорядку, Міністерством надзвичайних ситуацій, органами місцевого самоврядування проводиться роз'яснювальна робота в закладах освіти та на підприємствах. Регулярно транслюються звернення по місцевому радіо та телебаченню. У населених пунктах встановлена наочна агітація. Поблизу меж полігона знаходяться попереджувальні та заборонні знаки.

Наразі триває розслідування, у якому також беруть участь спеціалісти з МВС, МНС, прокуратури та ВСП.

Олександр Олехнович.
"Крила України".

НАШІ В ЛІБЕРІЇ

В рамках Міжнародного права

Українські екіпажі Мі-24 демонструють рішучість намірів щодо підтримання миру у Кот-д'Івуарі

Закінчення. Початок на 1 стор.

Для уникнення людських втрат вертольотами Мі-24П було проведено "точкові" дії безпосередньо по визначеним військових об'єктах із застосуванням стрілецько-гарматного озброєння. Таким чином, застосування вертольотів носило показовий характер з метою продемонструвати готовність військ ООН застосовувати зброю для самозахисту, захисту мирного населення та рішучість намірів щодо підтримання миру.

Дії українських вертольотів Мі-24П, професіоналізм їх льотних екіпажів високо оцінені Місією ООН в Кот-д'Івуарі. За твердженням цивільного та військового керівництва Місії, українські військові вертолітники, уразивши визначені цілі, попередили значні втрати серед місцевого населення, внесли відчутний практичний вклад у мирне врегулювання



ситуації в Кот-д'Івуарі.

Також керівництво Місія ООН в Кот-д'Івуарі відзначило, що ці дії були проведені у суворій відповідності до норм Міжнародного гуманітарного права та керівних документів ООН.

Вадим Ковальов.
Республіка Ліберія.
Фото Андрія Агєєва.

ПАМ'ЯТАЄМО

У неділю, 3 квітня, на 74-му році життя перестало битися серце видатного авіаційного конструктора, наукового керівника конструкторського бюро "Південне" Героя України Станіслава Конюхова.

Станіслав Миколайович Конюхов народився 12 квітня 1937 року у селі Бекренєво Лезького району Вологодської області (Росія). У 1959 році закінчив фізико-технічний факультет Дніпропетровського державного університету.

З 1959 року працював в КБ "Південне" (з 1991 року – Генеральний конструктор). З 1995 року – Генеральний конструктор – Генеральний директор Державного КБ "Південне" імені М.К.Янгеля. У 1987-1992 роках – завідувач кафедри системного проектування Інституту підвищення кваліфікації МЗМ СРСР. З 1995 року – завідувач кафедри проектування літальних апаратів Національного аерокосмічного університету імені Жуковського.

Очолюючи науковий колектив Державного конструкторського бюро "Південне", С.М. Конюхов зміг досягти злагодженої творчої співпраці з ученими-колегами багатьох наукових установ, що входять до Національної академії наук України. Під його керівництвом та за його безпосередньої участі виконано великий обсяг фундаментальних і прикладних досліджень у сферах науки і техніки, які забезпечують розвиток ракетно-космічної галузі. Значне місце у науковій діяльності Станіслава Миколайовича було відведено дослідженням за такими напрямами, як динаміка складних систем, аеродинаміка, міцність, термодинаміка, оптимізація енергетичних параметрів, надійність літальних апаратів.

Станіславу Миколайовичу належить низка науково-технічних розробок, використаних у конструкціях ракет-носіїв "Інтер-космос", "Циклон-2" та "Циклон-3", а також у конструкціях кількох типів космічних апаратів наукового призначення (зокрема "Океан-ОЕ", "Океан-01"). Вперше у вітчизняній і світовій практиці вдалося реалізувати режим комплексного спостереження, який забезпечує одночасне одержання радіолокаційних, радіотеплових та оптичних вимірів у суміщеній смузі огляду, а також оперативну передачу цих даних з борту космічного апарата в центр приймання та безпосередньо споживачам на автономні пункти приймання.

Створені за особистою учас-

ОФІЦІЙНА ПОЗИЦІЯ

Позаблоковий статус: незмінна позиція України



Президент України – Верховний Головнокомандувач ЗС України Віктор Янукович сьомого квітня виступив із щорічним посланням до Верховної Ради України. У своєму виступі Президент загалом окреслив пріоритети внутрішньої і зовнішньої політики, а відтак не обійшов і Збройні Сили України, які до висвітлених питань мають пряме відношення.

– Майбутнє України як процвітаючої європейської держави залежить насамперед від всіх нас, – зауважив Віктор Янукович. – Тому особливого значення набуває реформування сектору безпеки і оборони.

На думку Верховного Головнокомандувача, протягом двадцяти років незалежності цій визначальній складовій держави належної уваги не надавалося. Саме тому протягом 2010 року було ухвалено низку радикальних рішень щодо розвитку вітчизняного оборонно-промислового комплексу. І особливо щодо управління ним.

– У 2010 році нами була підготовлена оновлена Стратегія національної безпеки України, – наголосив Президент України Віктор Янукович. – Вже опрацьовано якісно нову Військову доктрину, яка враховує зміни військово-політичної обстановки і виходить із позаблокової політики нашої держави. Йде розробка нової Концепції реформування Збройних Сил України, яка визначить нову модель ЗС України.

Особливо в цьому контексті Президент підкреслив політику позаблоковості України, яка розглядається як послідовна позиція захисту національних інтересів без участі у військових союзах, що створює необхідні можливості для розвитку партнерських, взаємовигідних стосунків із іншими державами та міжнародними організаціями за усіма напрямами.

– Нашим основним пріоритетом сьогодні є підтримка курсу на глобальне ядерне роззброєння, активна участь у створенні загальноєвропейської системи безпеки і пошук шляхів для остаточної демілітаризації Європейського континенту, – наголосив Віктор Янукович.

Україна буде послідовною у підтримці ідеї створення без'ядерної зони в Центрально-Східноєвропейському регіоні.

Президент також додав, що Україна продовжуватиме взаємодію з НАТО, реалізовуватиме спільні проекти з країнами ОБСЄ, ОДКБ, іншими регіональними безпековими структурами. Україна була і залишиться контрибутором миру і стабільності в глобальному вимірі, тому вона і надалі братиме активну участь в миротворчій діяльності ООН.

Щодо нового зовнішньополітичного курсу країни, в основу якого покладена концепція національного прагматизму, Віктор Янукович наголосив на тому, що її базовими елементами стали позаблоковий вибір, ідеологічно нейтральна політика партнерства у відносинах з Росією та країнами СНД, з Європейським союзом, Сполученими Штатами, Туреччиною, Китаєм, країнами АСЕАН, іншими державами та регіональними об'єднаннями. Президент України підкреслив, що наша держава надаватиме пріоритетного значення політичному діалогу в безпековій сфері, взаємодії у боротьбі з міжнародним тероризмом і врегулюванні конфліктів.

Підготував Сергій Сизоненко. "Крила України".

ЕВАКУАЦІЯ

"Костянтин Ольшанський" прямує до Севастополя



Увечері 6 квітня великий десантний корабель Військово-Морських Сил ЗС України "Костянтин Ольшанський" відійшов з порту Валлетта, що на острові Мальта, та взяв курс до Севастополя.

Після висадки у Валлетті 79 громадян іноземних держав, які щиро подякували українським військовим морякам за евакуацію, на борту корабля залишилося 114 пасажирів. Це переважно громадяни України та країн СНД.

Жінок з дітьми військові моряки розмістили в окремих каютах. Усі евакуйовані забезпечені харчуванням, питною водою, теплими речами, з розумінням ставляться до деяких обмежень, пов'язаних з перебуванням на військовому кораблі, і з нетерпінням очікують на зустріч з рідними і близькими на Батьківщині.

На Мальті "Костянтин Ольшанський" поповнив запаси пального, продовольства та питної води. Для вільних від несення служби військових моряків за сприяння представників вітчизняного дипломатичного корпусу на Мальті організували екскурсією у Валлетті.

Очікується, що 9-10 квітня великий десантний корабель "Костянтин Ольшанський" пройде чорноморські протоки Дарданелли та Босфор і 12 квітня прибуде до Севастополя.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

США подякували Україні

Надзвичайний і Повноважний Посол США в Україні пан Джон Теффт подякував Уряду України за евакуацію з Лівії американських громадян кораблем ВМС ЗС України "Костянтин Ольшанський".

– Ми глибоко вдячні Уряду України, а особливо екіпажу "Костянтина Ольшанського" та українським дипломатам, які займалися евакуацією, за допомогу у вивезенні американців подалі від небезпеки, – підкреслив пан Джон Теффт.

Як відзначив пан Посол, великий десантний корабель Військово-Морських Сил Збройних Сил України "Костянтин Ольшанський" переправив з Лівії 18 американських громадян, які висловили бажання залишити небезпечну північно-африканську країну, у безпечне місце – порт Валлетта на Мальті.

Американські громадяни були серед 193 осіб, яких великий десантний корабель "Костянтин Ольшанський" і його екіпаж евакуювали із Лівії 4 квітня. На Мальті американських громадян зустріли консульські працівники США.

Пан Джон Теффт назвав координацію з Україною у справі евакуації справді видатною.

– Це не лише ознака міцності наших відносин, але також приклад позитивної ролі, яку Україна відіграє на світовій арені, – зазначив Надзвичайний і Повноважний Посол США в Україні.

РІШЕННЯ УРЯДУ

Бензин здешевшає

Уряд на засіданні, яке відбулося 6 квітня, схвалив зміни до Податкового кодексу України, згідно з якими пропонується знизити ставку акцизного збору на бензини автомобільні на 50 євро за тонну й на дизельне пальне – на 30 євро за тонну. Зниження акцизних ставок на нафтопродукти планується ввести з терміном дії на три місяці, починаючи з другого кварталу 2011 року.

На переконання урядовців вказане зниження ставок акцизного збору дозволить знизити роздрібні ціни на нафтопродукти в середньому на 50 копійок за літр. Про це повідомляє www.kmu.gov.ua.

Підготувала Наталія Ярмілко. "Крила України".



тю вченого наукові методи дослідження потрібного рівня надійності під час розробки, відпрацювання й експлуатації ракет-носіїв були одним з необхідних елементів, що дали змогу досягти унікальних результатів безаварійності цих ракет-носіїв. Такі космічні апарати використали для виведення із льодового полону науково-експедиційних суден, наприклад судна "Михаил Сомов" з антарктичної криги у 1985 році.

Особливе місце в діяльності С.М. Конюхова посідає космічна транспортна система "Зеніт-3SL" у її модифікаціях наземного та морського базування. Вперше у світі реалізація програми "Морський старт" з ракетою-носієм "Зеніт-3SL" проклала шлях у космос із зони екватора в Тихому океані. Цей проект є одним із кращих прикладів упровадження передових наукових технологій у ракетно-космічній техніці. Важко переоцінити особистий внесок Станіслава Миколайовича у його реалізацію. Як Генеральний конструктор він вніс суттєві новації у конструкцію ракети-носія "Зеніт-3SL". Його науково-технічні та організаційні рішення в найскладніші моменти створення цього принципово нового ракетно-космічного комплексу морського базування чималою мірою визначили успіх програми. У конструкції ракети-носія "Зеніт-3SL" впроваджена нова бортова система телевимірів, для функціонування якої достатньо одного виносного вимірювального наземного пункту приймання телеінформації. Ця система разом із наземним вимірювальним пунктом замінює цілу флотилію морських суден класу "Юрій Гагарін", що несуть на борту великогабаритне та дороге обладнання. Комерційний ефект від реалізації такого нововведення досяг сотень мільйонів доларів.

Яскравий організаторський талант С.М. Конюхова вповні проявився у створенні нового ракетно-космічного комплексу "Циклон-4" на космодромі Алкантара (Бразилія) та у відродженні наземного комплексу на космодромі Байконур для запуску ракети-носія "Зеніт-М".

Всі проекти ракет-носіїв, створені під його керівництвом, мають суттєві відмінності від попередніх конструкцій. При цьому вчений умів досягати надійності (безвідмовності) нових ракет-носіїв не нижче високого рівня їхніх попередників. З багатьох нових наукових передумов він проникливо вибирав ті, які можна було втілити в реальну конструкцію в стислі терміни та з належною якістю. Ці нововведення достатньо кардинальні, щоб забезпечити конструктивну перевагу ракети-носія певного класу. Особливо яскраво це виявилося у процесі перетворення бойової міжконтинентальної ракети SS-18 ("Сатана") в мирну ракету-носій "Дніпро". Необхідно було істотно змінити основні технічні характеристики ракети для виконання нових завдань. Для подібної трансформації зазвичай необхідні роки та сотні мільйонів доларів. У тісному співробітництві з керівництвом Національної академії наук України, Б.Є. Патоном та його заступниками С.М. Конюхов зумів об'єднати зусилля наукових колективів для швидкого перетворення технічного вигляду ракети-носія з "воїна" на "ученого" і "трудівника". Цікаво, що для цього знадобилося на порядок менше часу та коштів, аніж передбачалося для традиційних технологій. Сьогодні ракетою-носієм "Дніпро" виведено на орбіту космічні апарати Великої Британії, Франції, Італії, США та багатьох інших країн.

Міжнародне визнання отримали його досягнення в галузі створення ракет-носіїв і космічних апаратів наукового, оборонного та народногосподарського призначення. У його роботах представлені потенційні можливості використання ракетно-космічних систем для розв'язання сучасних глобальних проблем людства. Вперше у доповіді на Міжнародному астронавтичному конгресі в Амстердамі (1999 рік) Станіслав Миколайович презентував концепцію захисту Землі від астероїдної небезпеки, засновану на добуванні енергії синтезу водню під час зіткнення з астероїдом на швидкостях близько 100 км/с. У серії доповідей на таких конгресах він представив концепцію очищення навколоземного космічного простору від техногенного забруднення. Цій же темі присвячено дослідження з можливості усунення за межі земної біосфери радіоактивних відходів атомних електростанцій за допомогою уже існуючих ракетно-космічних систем.

Указом Президента України Леоніда Кучми № 422/2004 від 12 квітня 2004 року за визначні особисті заслуги перед Українською державою у розвитку вітчизняного ракетобудування, вагомі трудові звершення Генеральному конструктору – Генеральному директору Державного конструкторського бюро "Південне" імені М.К.Янгеля Станіславу Миколайовичу Конюхову присвоєно звання Герой України з врученням ордена Держави.

Доктор технічних наук (1987), професор (1991), академік Національної академії наук України (НАНУ, Відділ механіки, механіка, 11.1992). Член Ради з питань науки і науково-технічної політики при Президентові України (з 03.1996); член Комітету з Державних премій України в галузі науки і техніки (з 06.2000). Віце-президент Міжнародної академії астронавтики (з 10.2004).

Лауреат Державної премії СРСР (1977), премії імені М.Янгеля АНУ (1991), Державної премії України в галузі науки і техніки (2001), премії Уряду Російської Федерації в галузі науки і техніки (2005). Заслужений машинобудівник України (1993). Академік Міжнародної інженерної академії (1992), АІНУ (1991), Академії космонавтики імені К.Ціолковського (1994), Нью-Йоркської АН (1996), Міжнародної академії астронавтики (1997). Орден Трудового Червоного Прапора (1982). Почесна відзнака Президента України (1994). Орден "За заслуги" ІІ ступеня (04.1997), І ступеня (04.2007). Орден Дружби (1997). Золота медаль Ф.В.Уткіна (2003). Орден Пошани (2004).

Автор та співавтор понад 240 наукових праць в галузі статики і динаміки стійкості, раціональних способів забезпечення просторової орієнтації, механіки взаємодії твердих тіл з перешкодами за гіперзвукових швидкостей, зокрема: "М.К.Янгель – головний конструктор ракетно-космічних систем" (1996, "Космічна наука і технологія", т.2, №2; співавтор), "Вероятностно-статистические методы проектирования систем космической техники" (1997, співавтор), "Минометный старт межконтинентальных баллистических ракет" (1997, співавтор), "Янгель. Уроки и наследие" (2001, співавтор).

Прощання з видатним вченим відбулось 5 квітня у приміщенні Будинку культури Машинобудівників у Дніпропетровську.

ІВАНО-ФРАНКІВЩИНА

Як серце олімпійця

Військовослужбовці бригади тактичної авіації, що на Івано-Франківщині, розпочали роботу з переведення бойової техніки на весняно-літній режим експлуатації.





– За кілька тижнів особовий склад підрозділу здійснить весь комплекс робіт на більш ніж 200 одиницях автомобільної та спеціальної техніки, – розповів командир батальйону аеродромно-технічного забезпечення підполковник Олександр Мосорюк. – Першочергово всі роботи будуть проведені на тих машинах, що забезпечують польоти винищувачів та повсякденну діяльність аеродрому.

До робіт з переведення техніки у військовому підрозділі підготувались сумлінно і відповідально. Адже кожна машина має щонайменше 30 вузлів та агрегатів, де потрібно чи замінити мастило, чи провести регулювання, чи просто перевірити стан. Тому заздалегідь тут провели інструкторсько-методичні заняття з усіма водіями та техніками, підготували карти проведення робіт на кожну машину відповідно до її класифікації. Потрібно зауважити, що на озброєнні в авіаторів стоять машини різних марок: від легкових – до потужних МАЗів і Уралів.

Та головною проблемою є не брак відповідних мастил та запасних частин, а кваліфікація військовослужбовця. За один рік чи дев'ять місяців просто неможливо підготувати висококласного водія або техніка. Тому командування бригади дуже сумлінно ставиться до відбору всього технічного персоналу частини. Щоб потрапити на службу до батальйону технічного забезпечення, потрібно пройти своєрідний відбір на всіх рівнях – від командира бригади до командира взводу. І кожен з них може накласти своє "вето" на присутність тієї чи іншої людини в підрозділі. Адже тут розуміють, що саме від них залежить безпека польотів, і непрофесійність чи байдужість одного може спричинити неповторні наслідки.

– Так сталося, що під час цього переведення техніки у мене з майже тридцяти осіб міняється половина солдатів строкової служби, – розповів командир електрогазового взводу лейтенант Валерій Косьян. – На їхнє місце зараз претендують рядові військової служби за контрактом. За документами усі ці хлопці нібито нам підходять. Мають відповідні навички з водіння та обслуговування багатотоннажних автомобілів. Тому це переведення техніки стане для них своєрідним тестом, який покаже, хто і що може на практиці. І відповідно до результатів роботи буде вирішено питання про їхнє подальше перебування в підрозділі.

Є в частині люди, прощатись з якими тут не дуже б і хотіли. Один з них – командир відділення технічного взводу старший солдат строкової служби Євген Бойков. Це його третє і останнє сезонне переведення ввіреного йому рік тому автомобіля Урал 4329 – АПА. За словами офіцерів, цей солдат за рік служби власними руками і без стороннього втручання зумів відремонтувати свою машину. Зараз його автомобіль проводить пуски літаків під час проведення усіх польотів бригади тактичної авіації.

– До служби в армії я два роки працював у своєму рідному Мелітополі на станції технічного обслуговування "Південна", – розповів старший солдат Євген Бойков. – Тому коли настав час призиватись, я довго не вагався, де маю служити. У цій бригаді мені дуже сподобалось. І ставлення до людей, і справжня бойова робота. Крім того, тут я набув нового для себе досвіду. Опанував ремонт кількох марок автомобілів, тому думаю, що на попереднє місце роботи мене візьмуть із задоволенням.

Втім, звільнятись зі служби старший солдат строкової служби Євген Бойков вирішив лише після того, як закінчить всі роботи на своїй машині і передасть її достойному наступнику.

Виконати всі роботи з сезонного обслуговування техніки військовослужбовці батальйону аеродромно-технічного забезпечення планують без зривів і відповідно до встановленого графіка. Незабаром бригада тактичної авіації має заступати на бойове чергування з охорони повітряного простору держави. Тому техніка тут має працювати чітко, як серце олімпійця.

Тарас Грень.
РМЦ МО України.
Фото автора.

ОДЕЩИНА

Автомобільний флагман Повітряних Сил

4 квітня у Збройних Силах України розпочалися заходи, пов'язані з переведенням техніки на весняно-літній режим експлуатації. Звичайно, сезонному обслуговуванню підлягають усі типи техніки – як автомобільної, включаючи спеціальну техніку на колісному чи гусеничному шасі, так і авіаційної. А це, навіть у масштабах Повітряних Сил, не беручи до уваги усю військову техніку Збройних Сил України, тисячі одиниць. І враховуючи більш ніж поважний вік цієї техніки, переважна більшість із якої – виробництва сімдесятих-вісімдесятих років минулого століття, до кожної окремої одиниці підхід має бути дуже серйозним, а увага – посиленою.



Навряд чи помилюся, якщо скажу, що військова частина, у якій сконцентровано найбільшу кількість техніки у Повітряних Силах, – це 5-ий Об'єднаний центр електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил. А командує ним заслужений працівник транспорту України полковник Ярослав Лерман. З огляду на структуру цієї унікальної в своєму роді частини, її цілком справедливо можна вважати з'єднанням, адже до складу Центру входять окремі військові частини та підрозділи, розташовані в Житомирі, Озерному, на Житомирщині, в Білій Церкві, що на Київщині, Нерубайському (Одеська область) та у Львові. Основне завдання, що стоїть перед особовим складом Центру, це – прийом, ремонт та відновлення, зберігання й передача у військові частини-експлуатанти автомобільної та спеціальної техніки на всій території України, де дислокуються частини та підрозділи Повітряних Сил. Загалом на зберіганні у Центрі знаходиться близько 5 тисяч одиниць техніки. Це – безпосередньо на зберіганні. Ну, а сезонному обслуговуванню у військових частинах Центру підлягає близько 140 одиниць військової техніки.

Так, в окремому ремонтно-відновлювальному батальйоні, який дислокується на Одещині, комплекс заходів сезонного обслуговування техніки розпочався з шикування особового складу, під час якого командир частини майор Андрій Щеглов виступив із промовою, присвяченою початку практичних заходів із переведення озброєння та військової техніки на режим експлуатації у весняно-літніх умовах. Командир вказав підлеглим на важливість цього заходу, а також зауважив, що від того, як будуть виконані роботи, залежатиме те, як буде експлуатуватися техніка протягом року. А вона має працювати без поломок та зривів завдань, які стоять перед частиною. Також перед особовим складом виступив заступник командира військової частини з технічної частини – начальник технічної частини майор Володимир Богословський, який більш детально поставив завдання командирам підрозділів. На базі пункту технічного обслуговування та ремонту машин було розгорнуто 5 постів – пости механіка-регулювальника, автослюсаря, механіка-водія, автоелектрика та мастильника. Протягом виконання передбаченого комплексу заходів у частині обслуговуватимуться такі зразки техніки, як Урал-4320, КамАЗ-53212, ЗІЛ-131, УАЗ-39621 та ВАЗ-2105. При цьому будуть задіяні фахівці, які спеціалізуються за різними напрямками. Серед них – кращі фахівці частини – старший прапорщик Олег Тіванчук і прапорщик Руслан Іванов, які мають великий досвід роботи за фахом.





А в Озерному, де, власне, знаходиться штаб Центру та зберігається техніка, вже на початку заходів сезонного обслуговування озброєння та військової техніки відзначилися такі військовослужбовці, як командир автомобільного взводу старший прапорщик Анатолій Поплавський (у якого, до речі, у переддень початку переведення техніки відбулась значна подія в житті – народився син!), заступник командира взводу старший сержант Сергій Чепіга, командир відділення сержант Анатолій Ткачук та тракторист працівник Збройних Сил України Микола Федорчук. Також командування Центру відзначає професіоналізм та високі морально-ділові якості начальника автомобільної служби частини капітана Романа Сухецького.

– Справа в тому, – говорить заступник начальника Центру з виховної роботи підполковник Олександр Коблюк, – що цьому офіцерові доводиться напередодні заходів сезонного обслуговування озброєння та військової техніки прорахувати, які запасні частини, фарби та інші матеріальні засоби потрібні для обслуговування цієї величезної кількості техніки, яка, до того ж, знаходиться у різних гарнізонах в чотирьох регіонах країни. А це – обсяг роботи чималий, і виконаний він добре. Усе необхідне було своєчасно замовлено, отримано та передано до військових частин та підрозділів 5-ого Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил.

Цей Центр – частина специфічна. І не тільки з огляду на кількість техніки, що зберігається та відновлюється. Автомобілі, які у ці дні переводяться на весняно-літній режим експлуатації, мають бути не просто підфарбованими та поверхнево перевіреними на предмет справності. Їх справність та готовність у будь-яку мить вирушити в декількасоткілометровий шлях мають бути стовідсотковими! Адже вони постійно залучаються до перевезення техніки та виїзних ремонтних бригад по території всієї країни! Тож стараються підлеглі полковника Ярослава Лермана на славу, працюючи не за страх, а за совість.

Олексій Тригуб.
"Крила України".
Фото автора.



СПІЛЬНИМИ ЗУСИЛЛЯМИ

Пожежу ліквідували швидко

На аеродромі сумісного базування військовослужбовців Івано-Франківської бригади тактичної авіації та цивільної авіації сталась надзвичайна подія: між злітними смугами летовища загорілась суха трава.



Сигнал про появу на аеродромі диму надійшов на пульт чергового військової частини приблизно о 14-й годині. Відразу ж по тривозі були підняті і виїхали на місце події дві пожежних автоцистерни з пожежного взводу старшого лейтенанта Андрія Гавриляка. Вогонь на летовищі – справа небезпечна і підступна. Буквально за кілька хвилин з тоненької смужки диму в небо піднімалась вже чимала хмара. Тому військові пожежники, не гаючи часу, розпочали локалізовувати місце загоряння та тушити сам осередок вогню. Накривши площу "водяною гарматою", вони розгорнули брансбойти і почали заливати спеціальним розчином язики полум'я. Та вітер, що постійно дме на аеродромі, вніс свої корективи. І вогонь почав просуватись до місць зберігання техніки та службових споруд аеродрому. На допомогу пожежним прибув склад чергового підрозділу. Без метушні, вишикувавшись вздовж лінії просування вогняної стихії, хлопці лопатами і спеціально підготовленими для гасіння пожеж швабрами почали збивати полум'я, не даючи йому наблизитись до важливих та небезпечних об'єктів.

Вогонь не збирався здаватись так просто і час від часу спалахував на тих ділянках, де його вже нібито було погашено. За годину впевненого протистояння вогню і пожежників небезпеку було повністю ліквідовано. Військовослужбовців, які брали участь у гасінні, відразу ж на аеродромі оглянув черговий лікар. На щастя, ніхто з них не потребував медичної допомоги.

Ситуація не була критичною і важкою, хоча була неприємною для всіх нас, – підсумував командир авіаційної бази Сергій Куляс. – Загоряння сухої трави час від часу трапляється будь-де. Це ми можемо бачити і на селянських подвір'ях, і просто на кинутих сільгосполях. Тому ми повністю готові до таких неприємних випадків. Пожежний взвод, який є у штаті нашого гарнізону, проводить постійний вишкіл з гасіння подібних пожеж. Крім цього, з особовим складом, що заступає до чергових підрозділів, проводяться окремі тренування з локалізації загорянь. Зрештою, все було видно цього разу. Всі підрозділи – від спостереження до пожежників – діяли чітко та злагоджено. Не допущено ні втрати майна, ні травмування особового складу. Я вважаю, що зі своїм завданням усі впорались якісно, а головне – вчасно.

За словами офіцера, тих, хто особливо відзначився під час ліквідації вогню, буде заохочено командуванням частини. Також кілька днів за всіма пожежниками та військовослужбовцями чергового підрозділу буде здійснено посилений медичний нагляд.

На даний момент з факту загоряння проводиться службове розслідування, яке має з'ясувати, яким чином загорілась суха трава летовища. І на підставі цих висновків військовими авіаторами буде розроблено алгоритм дій стосовно запобігання подібних випадків у майбутньому. Потрібно наголосити, що технічний персонал аеродрому, власне як і льотчики, так і механіки літаків – люди з надзвичайно розвинутим почуттям відповідальності. Адже вони під час кожних польотів стикаються з тим, що найменша дрібничка і найменша помилка може коштувати надто дорого. Тому версія про необачно кинутий посеред поля недопалок вважається найменш імовірною.

– Суха трава може спалахнути навіть від забутої пляшки з водою, яка під прямим сонячним промінням може стати своєрідною лінзою, – пояснив начальник Служби пожежної безпеки Західного територіального управління пожежної безпеки майор Микола Дречевич. – Зараз на Прикарпатті стоїть суха сонячна погода, тож я прошу бути всіх надзвичайно уважними і обережними. Причому не лише під час служби, але й виїжджаючи, скажімо, на пікнік чи відпочинок. Пам'ятайте, що після зими залишилось чимало сухостою, і треба не так вже й багато, щоб відпочинок перетворився на велику біду.

Протягом кількох наступних днів поле, на якому відбулось загоряння, буде перевірятись черговими щокілька годин – як удень, так і вночі. І хоча комунікації аеродрому не були пошкоджені, відповідні технічні служби проведуть тестування всіх приладів, що відповідають за навігацію, а також за зліт і посадку літаків на аеродромі Івано-Франківськ.

Тарас Грень.
Регіональний медіа-центр МО України.
Фото автора.

ЛИСТ ДО РЕДАКЦІЇ

Сердечная благодарность доктору

Самым тяжелым моментом в моей долгой жизни оказались страдания от желчно–каменной болезни. Даже после удаления желчного пузыря мое состояние не улучшилось: в желчном протоке остался большой камень, перекрывавший прохождение желчи.

Несмотря на строжайшее соблюдение всех диет, боли и приступы, сопровождаемые высоким давлением и температурой, не прекращались.

Попытки в 3-х медучреждениях удалить камень из протоки с применением эндоскопии были неудачными. Более того, последняя операция привела к осложнениям, в результате которых я более двух недель не мог принимать пищу даже через зонд. Не помог мне и длительный прием дорогостоящих лекарств.

Мучения мои продолжались более полугода. Честно признаюсь, что порой даже не хотелось жить.

Спустя семь месяцев после удаления желчного пузыря меня госпитализировали с диагнозом острая послеоперационная внутриполостная грыжа.

При изучении истории моей болезни и представленных снимков брюшной полости, ведущий хирург Военного медицинского центра Центрального региона полковник медицинской службы Андрей Верба принял решение провести комплексную операцию по удалению грыжи и камня из желчной протоки.

Ведущий хирург Центрального региона полковник м/с Андрей Верба – высококвалифицированный специалист в своей области.

Как и большинство хирургов, Андрей Вячеславович внешне очень строгий, даже суровый, редко улыбается. Однако он очень внимательный, душевный, принципиальный и бесконечно преданный своему делу. Военный медик, он более чем за 25 лет своей службы прошел путь от рядового фельдшера воинской части до ведущего хирурга региона. Занимая различные должности, Андрей Вячеславович провел большое количество операций, спас и продлил жизнь многим тысячам больных – своим пациентам.

Среди таких "счастливчиков" оказался и я, автор настоящих строк, человек преклонного возраста.

Операция длилась более 3-х часов под общим наркозом. В результате чего из желчного протока диаметром 10 мм был удален камень размером 30 мм.

Следует особо отметить, что Андрей Вячеславович постоянно проявляет внимание и заботу о состоянии здоровья военнослужащих всех категорий и офицеров запаса как в момент первичного осмотра, так и при прохождении лечения. В этом я убедился на собственном примере.

После такой сложной операции, почти в течение месяца, у меня возникали серьезные осложнения. В эти нелегкие для меня дни, несмотря на всю свою занятость, Андрей Вячеславович уделял мне, даже в выходные дни, постоянное внимание. Всячески поддерживал мое настроение, моральный дух, вселял веру и надежду. Бывало и такое, что не раз напоминал, как на войне мне, трижды раненному, воевавшему разведчиком и сапером, было намного труднее. В итоге, благодаря такому прекрасному специалисту, каким является доктор Верба, я и на этот раз победил.

Я полностью солидарен с теми больными, которые о таких специалистах говорят, что это "врач от Бога".

Большое Вам спасибо, дорогой Андрей Вячеславович, за то, что Вы вернули меня к нормальной жизни, избавили от страданий.

Одновременно хочется поблагодарить заведующего хирургическим отделением майора м/с Вячеслава Коваля за мое оздоровление, большое внимание, уважение и душевное отношение.

Выражаю большое спасибо и всему коллективу отделения за созданный уют, порядок, внимание и заботу.

С низким поклоном и уважением!

Полковник в отставке Сергей Федорович Гавриков. Ветеран войны, участник сражений на Курской дуге, форсирования Днепра, освобождения города Киева, участник штурма Берлина.

ДМБ

"Дякуємо за службу, товариші солдати!"

У бригаді транспортної авіації, що на Вінниччині, вирушила додому перша партія "дембелів". Солдати, які чесно, сумлінно та з гідністю виконали свій конституційний обов'язок, за традицією вирушили додому першими, 7 квітня. Загалом, протягом квітня-травня 2011 року частину залишить 51 строковик.



Напередодні для військовослужбовців, які звільняються в запас, командири влаштували вечір вшанування під назвою "Дякуємо за службу". Захід відбувався у Вінницькому гарнізонному будинку офіцерів.

Під час урочистостей кращі військовослужбовці за сумлінність, старанність, ініціативність під час виконання службових обов'язків та зразкову військову дисципліну отримали чергові військові звання, а також грамоти та подяки від командування частини.

Звертаючись до воїнів, заступник командира з виховної роботи підполковник Леонід Попов висловив щирі слова вдячності за хорошу службу.

– В наших серцях залишилась часточка кожного з вас. Можливо, за декілька років хтось стане впливовим політиком, успішним бізнесменом, великим науковцем, але кожен, хто пройшов службу в Збройних Силах України, залишиться захисником своєї Вітчизни, – наголосив офіцер.

Завершився захід екскурсією до Військово-історичного музею Повітряних Сил, що на території Командування ПС ЗС України. Зокрема, солдати відвідали унікальну експозицію авіаційної, ракетної, зенітної ракетної та радіотехнічних зразків техніки під відкритим небом, де побачили одразу десятки літаків та вертольотів різного призначення, зенітні ракетні комплекси Повітряних Сил та ППО Сухопутних військ, багато іншої військової техніки, серед якої – й такі раритетні зразки, як, наприклад, ракетний комплекс РСД-10 "Піонер", літаки МіГ-25 і Як-28 тощо. Усі бажаючі мали нагоду не тільки подивитися на ці величні бойові машини, послухати цікаві розповіді екскурсовода, а й сфотографуватися поруч із ними.

Олександр Олехнович.
"Крила України".
Фото автора.

Україна готова до співробітництва

Відповідно до Плану міжнародного військового співробітництва на 2011 рік в Україні, вперше за роки її незалежності з 12 по 14 квітня в місті Києві сплановано проведення навчально-методичного збору з учасниками Координаційного комітету з питань протиповітряної оборони при Раді міністрів оборони держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав (далі СНД) та чергове засідання Координаційного комітету під керівництвом Головнокомандувача Військово-повітряних сил Збройних сил Російської Федерації – Голови Координаційного комітету з питань протиповітряної оборони при Раді міністрів оборони держав-учасниць СНД генерал-полковника А.Зеліна. Про цю непересічну подію наш кореспондент попросив розповісти начальника оперативного управління – заступника начальника штабу Командування ПС ЗС України полковника Віктора Гамору.



– Під час проведення засідання Координаційного комітету, яке буде проводитись на базі Національного університету оборони України, головнокомандувачі та командувачі ВПС і ВППО країн СНД підведуть підсумки діяльності Координаційного комітету з питань протиповітряної оборони при Раді міністрів оборони країн-учасниць СНД за перший квартал 2011 року. Окрім того, обговорять питання стану та перспектив подальшого розвитку об'єднаної системи ППО СНД, багатостороннього та двостороннього розвитку військово-технічного співробітництва, плану проведення спільних заходів оперативної і бойової підготовки на 2011-2012 рр., удосконалення нормативно-правових документів застосування чергових сил з протиповітряної оборони держав СНД та підведуть підсумки фінансової і господарської діяльності.

Після підведення підсумків засідання Координаційного комітету буде проведено прес-конференцію з представниками засобів масової інформації та телебачення, відвідання та ознайомлення з призначенням і завданнями центру імітаційного моделювання, курсів підготовки офіцерів багатонаціональних штабів, музею при Національному університеті оборони України та покладання квітів до могили Невідомого солдата.

13-14 квітня, під час проведення навчально-методичного збору, учасники заходу відвідають військові частини Повітряного Командування "Центр" ПС ЗС України, які дислокуються в місті Васильків, та ознайомляться з особливостями організації і несення бойового чергування з протиповітряної оборони. У авіаційній бригаді, якою командує полковник Н.Мусаєв, оглянуть чергову ланку літаків та екіпажів, командно-диспетчерський пункт керівництва польотами, обладнаний вітчизняними автоматизованими системами управління авіації і ППО, ознайомляться з вітчизняним авіаційним тренажером літака МіГ-29 (КТС-21У), показниками та тактичними характеристиками проведеної модернізації літаків МіГ-29М, Су-25М, Л-39М1 на державних авіапідприємствах України. Також відвідають зенітно-ракетний дивізіон С-300П військової частини, якою командує полковник В.Доброскок.

Після цього учасники навчально-методичного збору ознайомляться з навчально-матеріальною базою об'єднаного навчального центру, яким командує полковник М.Нікіфоров, методикою підготовки бойових розрахунків особового складу пунктів управління авіації, частин зенітних ракетних і радіотехнічних військ, військових частин РЕБ та пунктів наведення авіації.

Крім того, заплановано відвідування Державноготпідприємства "Антонов" з метоюознайомлення з перспективними зразками авіаційної техніки та можливостями підприємства.

– Що стало причиною створення об'єднаної системи протиповітряної оборони держав-учасниць СНД та які країни на сьогодні є її членами?

– В кінці 1991 року, після розпаду Радянського Союзу і проголошення суверенних незалежних держав з власними збройними силами було порушено загальну систему протиповітряної оборони СРСР, яка формувалася та удосконалювалася десятиліттями і мала централізовану систему управління черговими силами і засобами ППО; суцільне маловисотне радіолокаційне поле виявлення повітряних цілей не тільки вздовж державного кордону, а й на всій території колишнього Радянського Союзу; систему раннього виявлення і попередження про ракетно-ядерний напад. Високовитратне технічне утримання в боєготовому стані системи протиповітряної оборони призвело до того, що в більшості незалежних країн вона стала тягарем для збройних сил. Вони не могли самостійно її утримувати, удосконалювати та ефективно використовувати за призначенням.

В подальшому це призвело до значного зниження рівня справності озброєння і військової техніки, боєготовності військ протиповітряної оборони в межах кордонів незалежних держав, можливостей щодо оповіщення про повітряно-космічну обстановку, надання допомоги екіпажам повітряних суден за форс-мажорних обставин, своєчасне реагування на можливі загрози з повітря та протидії повітряному тероризму.

Між тим, аналіз останніх локальних війн і збройних конфліктів (явний приклад – бойові дії в Лівії) свідчить, що вирішальна роль в сучасній війні відводиться силам і засобам повітряно-космічного нападу та застосуванню високоточної зброї, а значить, вирішальну роль у відбитті ударів повітряного нападу противника будуть відігравати сили і засоби протиповітряної оборони.

Ці та інші фактори, а також наявність об'єднаної системи ППО НАТО в Європі і стали передумовою підписання у 1995 році в Алмати угоди щодо створення Об'єднаної системи ППО держав-учасниць СНД главами десяти держав: Росії, Білорусі, Казахстану, Киргизії, Узбекистану, Таджикистану, Туркменістану, Вірменії, Грузії і України (Україна виконує її тільки в галузі військово-технічного співробітництва).

У 1997 році Грузія і Туркменія відмовилися від участі в Об'єднаній системі ППО держав-учасниць СНД, а Україна і Узбекистан з Росією співробітничають на двосторонній основі.

З 2008 року підписано угоду і з Республікою Білорусь щодо двостороннього співробітництва.

– Які основні завдання покладаються на Об'єднану систему протиповітряної оборони держав-учасниць СНД та Координаційний комітет?

– Основними завданнями Об'єднаної системи ППО держав-учасниць СНД є:

забезпечення охорони кордонів держав-учасниць СНД в повітряному просторі;

оповіщення про повітряно-космічну обстановку;

надання допомоги екіпажам повітряних суден за форс-мажорних обставин;

своєчасне реагування на можливі загрози з повітря та протидії повітряному тероризму;

спільне застосування військ і сил ППО з відбиття повітряно-космічного нападу.

Основна робота Координаційного комітету полягає:

в удосконаленні (за необхідності – розробці) нормативно-правової бази Об'єднаної системи ППО держав-учасниць СНД, порядку застосування чергових сил і засобів, зброї;

в подальшому розвитку об'єднаної системи ППО СНД, координації спільних дій виділених сил і засобів ППО;

в багатосторонньому і двосторонньому розвитку воєнного та військово-технічного співробітництва між державами;

в плануванні проведення спільних заходів оперативної і бойової підготовки з бойовими стрільбами на полігонах;

в створенні і підтриманні на належному рівні необхідної інфраструктури та оперативного обладнання території для вирішення завдань Об'єднаної системи ППО СНД;

в наданні необхідної технічної та фінансової допомоги розвитку національних систем ППО країн СНД, організації спільного несення бойового чергування; розвитку та впровадженні АСУ військами (силами);

в проведенні семінарів, консультацій, відпрацювання методичних рекомендацій та інших заходів.

Основні зусилля своєї діяльності Координаційний комітет зосереджує на виконанні Угоди про створення Об'єднаної системи ППО СНД та Концепції охорони повітряного простору держав-учасників СНД. Виконання цих завдань досягається проведенням спільних навчань (тренувань) як складом країн-учасниць СНД,так і за планами двостороннього військового співробітництва.

– Чи залучаються військові частини Повітряних Сил ЗС України до Об'єднаної системи ППО СНД і які спільні заходи планується провести у 2011 та 2012 роках?

– Військові частини від Повітряних Сил ЗС України не залучаються до Об'єднаної системи ППО СНД, однак в рамках двостороннього військового співробітництва організована взаємодія між Командним центром Повітряних Сил ЗС України і ЦКП ВПС, КП Об'єднаного стратегічного повітряно-космічного командування, КП 4 Командування ВПС і ППО Російської Федерації та ЦКП ВПС і ВППО Республіки Біларусь щодо обміну інформацією про повітряну обстановку по лінії оперативних чергових.

На цей рік в рамках співробітництва з ВПС Російської Федерації сплановано проведення тренування чергових сил з ППО Повітряних Сил ЗС України та Військово-повітряних Сил Російської Федерації в рамках проведення навчання "Бойова співдружність – 2011" та запрошення в ролі спостерігачів представників ВПС РФ на міжнародне українсько-американсько-польське навчання "Безпечне небо-2011", яке заплановане на другу половину липня на аеродромі Миргород.

Також передбачено участь у ролі спостерігачів представників ПС ЗС України на навчаннях"Бойова співдружність – 2011"на території Російської Федерації (полігон Ашулук).

З Республікою Беларусь в цьому році сплановано провести тренування чергових сил з ППО. Вже відпрацьований його замисел, який буде погоджений з командувачем ВПС і Військ ППО РБ під час засідання Координаційного комітету. Від України в навчанні будуть задіяні чергові сили трьох бригад тактичної авіації Повітряних Сил ЗС України, підрозділи радіотехнічних військ, пункти управління та пункти наведення Повітряних командувань "Захід" і "Центр", до 300 чоловік особового складу. Також нами запрошено представників ВПС і Військ ППО Республіки Беларусь взяти участь у ролі спостерігачів міжнародного українсько-Американсько-Польського навчання "Безпечне небо-2011".

У 2012 році нами заплановано провести тренування чергових сил з ППО. Але на відміну від тих, що проводилися в попередні роки, – з посадкою літаків на аеродромах Російської Федерації і Республіки Беларусь. Також будуть відновлені бойові стрільби зенітними ракетними комплексами С-200 на полігоні Телемба Російської Федерації. В 2006 році бойові розрахунки ЗРК С-200 та С-300 ПС ЗС України вже виконували бойові стрільби на цьому полігоні, а в 2007 – на полігоні Ашулук. Представники України візьмуть участь у заняттях (зборах) оперативних чергових, начальників штабів та начальників оперативних управлінь ВПС країн СНД з питань удосконалення системи бойового чергування, організації взаємодії та порядку протидії повітряному тероризму, заходах з організації безпеки польотів. Безперечно, планується участь в засіданні Координаційного комітету та проведенні навчально-методичного збору держав-учасниць СНД.

З моменту проголошення незалежності України представники нашої держави брали участь у всіх нарадах та навчаннях, які проводилися в рамках Об'єднаної системи ППО держав-учасниць СНД. Ми сподіваємося на продовження та розширення цього плідного співробітництва. Адже СНД сьогодні має суттєвий потенціал, реалізація якого дозволить ефективно впливати на процеси зміцнення регіональної і міжнародної безпеки, протидії незаконному обігу наркотичних речовин, неконтрольованому переміщенню зброї, міграції населення та протидії повітряному тероризму.

Спілкувався Віктор Гедз. "Крила України".



Утро космической эры

12 апреля 2011 года исполняется полвека с того момента, когда состоялся первый полёт человека в космос. О событиях тех лет вспоминает их современник, ветеран Великой Отечественной войны, участник боевых действий, ветеран труда Украины, ветеран РВСН и 43-й РА, полковник в отставке Иван Дмитриевич Самойлов.

Пятьдесят лет жизни... С одной стороны – это ничтожно мало. С другой... За это короткое время на нашей планете произошли колоссальные изменения, о которых трудно было ранее даже предположить. В 50-70-х годах XX века отмечено бурное развитие науки и техники. При всем желании невозможно было не только охватить и осмыслить сущность открытий, изобретений, технических решений, но даже уследить за потоком информации. Научным достижениям не было числа, но в наибольшей мере они проявились в области изучения атомного ядра, ракетной и авиационной техники, космонавтики.

Середина прошлого столетия ознаменовалась выходом человека в бескрайние просторы Космоса, Вселенной. Это была первая победа в единоборстве с гигантской силой земного притяжения, первые победы человеческого ума по достижению космических скоростей, освоению околоземного и лунного пространства, отправке космических кораблей и аппаратов на Луну, Венеру, Марс, в бесконечные просторы Вселенной и за пределы Солнечной системы. Это можно было сравнить с самой дерзновенной фантазией, волшебством, чудом.

Утром космической эры на нашей Планете стало, бессомненно, 12 апреля 1961 года. Как же это было?

...8 часов утра. Полигон Байконур. Солнце едва показалось на далеком горизонте бескрайней казахской степи, но его теплые, ласковые лучи ярко осветили гигантскую космическую ракету, установленную на пусковую установку площадки № 32, и начали согревать большую толпу людей, прибывших проводить в далекий космос первого космонавта Земли.

Автобус доставил на площадку двух космонавтов – Юрия Гагарина и Германа Титова, одетых в герметические белые костюмы и шлемы с надписью и гербом СССР. Ракета уже более суток была установлена на пусковом столе, заправлена компонентами ракетного топлива. Ее наружная поверхность в районе баков окислителя дымилась парами кислорода. На вершине космического аппарата виднелась надпись "Восток". Гагарин подошел к председателю Государственной комиссии и доложил, что он здоров и готов выполнить ответственное правительственное решение. После этого поздоровался со всеми провожающими – конструкторами, товарищами из отряда летчиков-космонавтов и в сопровождении С.Королева и Г.Титова отправился на посадку. Поднявшись к основанию лифта на площадку, Юрий Алексеевич произнес свою речь: "Дорогие друзья, близкие и незнакомые соотечественники, люди всех стран и континентов! Через несколько минут могучий космический корабль унесет меня в далекие просторы Вселенной! Что можно сказать Вам в эти последние минуты перед стартом?! Вся моя жизнь кажется мне сейчас одним прекрасным мгновением. Все, что прожито, что сделано прежде, было прожито и сделано ради этой минуты. Я знаю, что соберу всю свою волю для наилучшего выполнения задания. Я говорю Вам, друзья, до свиданья, как всегда говорят люди друг другу, отправляясь в дальний путь. Как бы хотелось всех Вас обнять, знакомых и незнакомых, далеких и близких".

По громкоговорящей связи объявили: "30-минутная готовность". Гагарин вошел в лифт, который доставил его к входному люку космического корабля, вошел в него, захлопнул люк и занял место в кресле. Юрий Алексеевич произвел проверку всего оборудования и систем корабля, доложил Сергею Королеву на командный пункт. Гагарин по шлемофонной связи прослушал последние команды. В 9 часов 7 минут космический корабль"Восток" стартовал, вышел на околоземную орбиту, сделал один виток вокруг Земли и в 10 часов 55 минут приземлился в заданном районе. О подробностях полета я расскажу ниже.

12 апреля 1961 года. Винница. Утро было как по заказу: тихое, солнечное, теплое. Областной центр Винница 50 лет назад представлял собой большую украинскую деревню, разбросанную по обеим сторонам реки Южный Буг, с одноэтажными домиками, окутанными белоснежным одеялом цветущих фруктовых садов, зеленью травы и высоких тополей. Город тогда имел единственный общественный вид транспорта – трамвай, который курсировал по единственному маршруту: железнодорожный вокзал – трамвайный парк. Площади им. Ю.Гагарина и величественного здания Винницкого универмага не было. На этом месте был большой пустырь, заросший травой, с многочисленными деревянными ларьками, длинным деревянным прилавком, за которым местное население продавало свою сельскохозяйственную продукцию. Называлось это место базар Калича.

9 часов утра. Нас, большую группу офицеров отдела боевой подготовки и управления главного инженера 43-й Ракетной армии, около 30 человек, собрали в небольшом помещении зала штаба армии на 2-м этаже здания, где ранее было военное училище горюче-



смазочных материалов по ул. Красноармейской. Накануне мы возвратились из 3-месячной командировки на полигон Капустин Яр, где осваивали новую ракету Р-12, поступающую на вооружение нашей армии (она прослужила нашей Родине 30 лет – с 1960 по 1990 годы). В зале были первый командующий 43-й РА генерал-полковник Георгий Тупиков, его заместители, члены Военного Совета. Командующий поздравил нас с успешным завершением курсов, ознакомил с обстановкой в армии, довел задачи, которые в ближайшее время надо будет решать по строительству, испытаниям и постановке на боевое дежурство ракетных комплексов в подчиненных дивизиях. Дал нам три дня отдохнуть, увидеться с родными и после этого приступить к работе.

Я поехал домой, к семье. Жили мы на частной квартире по ул. Революционной – недалеко от трамвайного парка. Я вышел из трамвая возле Главпочтамта, решил постричься, и медленно пошел в сторону парка Козицкого по улице Ленина. Не дойдя метров 150 до указанного места, по радио я услышал сообщение ТАСС о запуске в СССР первого человека в космос: летчика-космонавта майора Юрия Гагарина. Было это около 12 часов. В этот день в центре было много народа. Услышав сообщение, все остановились, прослушав, начали кричать "ура", поздравлять друг друга, обниматься. Радостное настроение охватило и меня, правда, бурного восторга я не проявил – был в военной форме майора Военно-Воздушных Сил. Все офицеры штаба 43-й РА тогда носили авиационную форму. Ко мне подбежали разные люди, обнимали, целовали. Я сразу не понял, в чем дело. Потом сообразил, что олицетворял военного летчика. В это время в моей памяти всплыли события годичной давности (июнь-июль 1960 г.). ...Полигон Капустин Яр. Стартовая площадка № 4. Я вместе с боевыми расчетами 2-го дивизиона 84-го ракетного полка (командир дивизиона подполковник В.Сергеев) готовились к проведению учебно-боевых пусков четырех ракет Р-5М, которые участвовали на Первомайском параде в Москве. Вместе с командиром полка полковником И.Кураковым мне посчастливилось возглавлять эту колонну ракет, а теперь – готовить их пуску. Уже установили даты пусков, боевые расчеты сдали зачеты комиссии полигона на право самостоятельной работы. Неожиданно поступил приказ: прекратить занятия, всему личному составу расположиться в палаточном городке рядом с площадкой № 4. Как нам стало известно чуть позже, на площадке № 4Н, располагавшейся в 14 км от нашей, глава правительства Никита Хрущев решил провести секретное мероприятие под кодовым названием "Тополь". Цель – решить вопрос о путях дальнейшего развития межконтинентальных баллистических ракет в Советском Союзе. Были собраны все члены Политбюро, министры, главные конструкторы ракетной и авиационной техники. На площадке 4Н установили три ракеты: Р-16 конструкции М.Янгеля, Р-9А и РТ1 конструкции С.Королева, рядом – в монтажно-испытательном корпусе – образцы ядерных боевых головных частей к этим ракетам и аппарат необычной конструкции с надписью на борту "Восток".

После завершения однодневного мероприятия "Тополь" все участники убыли в Москву, а на следующий день нам с командиром дивизиона удалось побывать на площадке № 4Н и собственными глазами посмотреть на ракеты и неизвестный "аппарат". Мы обошли вокруг него. Его длина составляла около 2,5 м, диаметр 1,5 м, в передней части – два иллюминатора с боков, а снизу – большой люк. Аппарат был серебристого цвета, красными большими буквами по всей длине было написано "Восток". Что это был за аппарат, для чего нужен – мы не знали. Спокойно покинули площадку, без особых эмоций. И вот теперь, 12 апреля 1961 года, в Виннице, когда объявили, что полет был совершен на космическом корабле "Восток", я это вспомнил.

Через 8 лет после этого исторического события мне посчастливилось побывать на полигоне Байконур на площадке № 32, с которой стартовал Юрий Гагарин, встретиться с космонавтами В.Шаталовым, Б.Волыновым, А.Елисеевым, Е.Хруновым. Они в середине декабря 1968 года прибыли на полигон для осуществления экспериментального полета на кораблях "Союз-4" и "Союз-5", их стыковки в космосе. Эта встреча состоялась 5 января 1969 года в монтажно-испытательном корпусе (МИК) площадки 32. Такие встречи по традиции проводились с участием личного состава МИК и стартового расчета каждый раз перед стартом космонавтов. В доверительной беседе боевые расчеты полигона брали обязательства качественной подготовки ракеты-носителя и космического корабля к пуску.

На январской встрече я впервые увидел пристыкованный к ракете-носителю новый корабль "Союз", убедился в большой разнице по размеру с кораблем "Восток". 13 января 1969 года в 13 часов по местному времени я смотрел подготовку ракеты-носителя к запуску на орбиту корабля "Союз-3" – тринадцатого по счету космонавта Шаталова. Его друзья шутили: "13 число –"чертова дюжина" – да еще понедельник, хорошего ожидать не надо". Так оно и вышло: по техническим причинам пуск перенесли на 14 января. Он прошел успешно.

Продовження в наступному номері.

Небо и земля Георгия Берегового



15 апреля исполняется 90 лет со дня рождения 12-го космонавта СССР, генерал-лейтенанта авиации, заслуженного летчика-испытателя СССР, дважды Героя Советского Союза, кандидата психологических наук, лауреата Государственной премии Георгия Берегового. Он родился в 1921 году в селе Федоровка Карловского района на Полтавщине. Отец его работал связистом на железной дороге. Кроме Георгия, в семье было еще два сына: старший Виктор – летчик, парашютист и средний Михаил, впоследствии – генерал-лейтенант артиллерии. Детство Георгия Берегового прошло в городе Енакиево на Донбассе. Из жизни он ушел 30 июня 1995 г. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

Автору статьи посчастливилось встречаться с Георгием Тимофеевичем Береговым, его близкими и коллегами в конце 1980-х – начале 1990-х годов.

26 октября 1968 года в дверь квартиры Береговых постучала соседка.

“Мария Семеновна, – взволнованно сказала она матери Георгия Тимофеевича, – включайте радио...” Голос диктора звучал торжественно: “Сегодня на орбиту искусственного спутника Земли мощной ракетой-носителем выведен космический корабль “Союз-3”, пилотируемый летчиком-космонавтом Береговым...”

Семья Береговых



мама Мария Семеновна

Сквозь слезы Мария Семеновна сказала: “Жоржик... Что он космонавт – знала. Но вот что полетел... Разве его удержишь? Всегда в небо рвался. Видно нет любви сильнее...”

Эта любовь в сердце Георгия Берегового родилась еще в детстве. Брат Виктор, который был старше на восемь лет, окончил Всеукраинскую школу летчиков в Полтаве. И не мыслил себя без авиации, которую считал “нитью своей жизни”, называл “своей песней”. Много интересного рассказывал о самолетах, о парашютном спорте.



Виктор

Вся страна говорила в те годы о первых полярных летчиках-героях, о Валерии Чкалове и “чкаловских соколах”.



Михаил

Вот тогда-то и Георгий тоже влюбился в небо. На всю жизнь. Занимался авиамоделизмом, бредил полетами на планерах. Мечтал учиться в енакиевском аэроклубе. Однако туда принимали главным образом тех, кто имел профессию и опыт работы. Не в силах изменить своей мечте, Жора связал школьные учебники и тетрадки бечевкой и решился на трудный разговор с отцом, авторитет которого в семье был непререкаем. Георгий решил оставить школу после 8-го класса и идти работать на металлургический завод. Однако это открыло ему дорогу в небо не сразу. Юношу не принимали курсантом. Говорили: “Молод – всего 16 лет”. Убедил, добился. Помог и друг старшего брата Виктора – начальник летно-парашютной школы Василий Зарывалов. Через год стал одним из лучших пилотов. Офицер, приехавший отбирать курсантов-аэроклубовцев в военную авиационную школу, решительно заявил Георгию Береговому, что ему – 17-летнему – нечего и думать о поступлении. Посмеивался над его худощавостью: “Рано тебе. Ты летать-то умеешь? Пожалуй, и не справишься с самолетом в воздухе”. “Я Вам докажу”, – горячился Георгий. И доказал. Показал такой грамотный пилотаж, что начальник комиссии не смог отказать в приеме в школу военных летчиков. Учился отлично. Был дерзок. Стремясь быть похожим на своего кумира В.Чкалова, иногда даже слишком дерзок. Командование школы даже грозилось отчислить курсанта Берегового за лихачество в воздухе. Но обошлось. Понимали, что у парня – талант летчика.



Георгий

А в конце 1930-х пришла беда. Трагически оборвалась жизнь любимого брата Виктора. В сентябре 1935 года его – 25-летнего летчика, парашютиста 1-й категории – Центральный совет ОСОАвиахима направил в г. Челябинск на должность начальника парашютной станции аэроклуба им. К.В. Рындина. Там он с энтузиазмом выполнял свою работу, занимался пропагандистской, общественной деятельностью. Совершил 50 экспериментальных прыжков с парашютом. Но вскоре его обвинили в пособничестве шпионам и диверсантам, во вредительстве и 16 ноября 1937 г. арестовали. Из тюрьмы Виктор Береговой уже не вышел. 4 января 1938 г. его расстреляли как врага народа. И только 5 сентября 1957 г. Военная коллегия Верховного Суда СССР реабилитировала В.Т. Берегового посмертно...

Окончание военной школы летчиков совпало с началом Великой Отечественной войны. 20-летний Георгий Береговой – в действующей армии. Летал сначала на одноместном штурмовике Ил-2, позже – на двухместном, с кабиной стрелка. И хотя учился



Виктор Береговой – выпускник Всеукраинской школы летчиков в Полтаве.

он отлично, старательно овладевал мастерством летчика, но попав в боевые условия, понял, что “летает над полем боя, над целью плохо”. Поначалу ему удавалось, как он признавался сам, только не терять из виду ведущего и успевать следить за приборами в кабине самолета. Наблюдать за происходящим вокруг во время боевого вылета сразу не получалось. Однако настойчивости, упрямства – в хорошем смысле этого слова – молодому летчику было не занимать. Опыт давался дорогой ценой: учился на своих ошибках, на ошибках фронтовых товарищей, которые часто стоили им жизни. Но постепенно боевой опыт накапливался. Росло мастерство летчиков. Да и поучиться было у кого. Командирами Г. Берегового на фронтах войны стали легендарные Михаил Громов, Георгий Байдуков, Николай Каманин. Не зря фашисты отчаянно боялись штурмовиков, называли Ил-2 “летающим танком” и “черной смертью”.

Трижды Ил-2 Г. Берегового горел. Трижды боевые товарищи считали его погибшим. Однако пилоту удавалось дотянуть до нейтральной полосы, через линию фронта. Первый раз это случилось под городом Ржевом летом 1942-го. Тогда ему удалось посадить машину на верхушки молодых деревьев как на подстилающую поверхность. До своих добирался пешком пять дней. В августе 1943 г. в воздушном бою его самолет атаковали три “фокке-вульфа”. Один вражеский самолет, увидев, что штурмовик не уступает ему, сбежал из боя. Машина второго противника была подбита Г. Береговым. А третий “достал” его Ил-2. Самолет пылал. В кабине, наполненной удушливым дымом, почти не видно было приборной доски. У 27-летнего стрелка Петра Ананьева горели сапоги и начал тлеть парашютный ранец. На территорию, занятую врагом, прыгать было нельзя. Но и оставаться в самолете – тоже. Огонь грозил перекинуться на топливные баки, и машина могла взорваться. К тому же была опасность, что парашют не успеет раскрыться. Ил-2 совершали полеты низко над землей, ходили на бреющем. Летчик, как мог, старался дотянуть до линии фронта. В какой-то момент он почувствовал, что надо прыгать. И отдал приказ своему стрелку. Следом за ним выпрыгнул сам. Через несколько секунд самолет взорвался... Приземлились на нейтральной полосе и сразу попали под обстрел противника. Стрелок идти не мог: отдирал ножом от ног сгоревшие сапоги. Видя, что летчика и стрелка надо спасать, танкист гвардии сержант Рыцин, маневрируя между воронками и рытвинами нейтралки, на обшарпанном “виллисе” добрался до экипажа Г. Берегового и вывез в расположение своих войск. В третий раз – весной 1944 г., в районе г. Винница – в машине Георгия Тимофеевича была разбита водяная помпа, мотор быстро перегревался. Вынужденную посадку летчик и его стрелок Виктор Харитонов совершили около дороги, на которой увидели колонну разбомбленной вражеской техники. Нашли более или менее целый, на ходу, но с пустыми баками, грузовичок “Фиат”. Топливо взяли с самолета. Сняли с Ил-2 также некоторые приборы, аппаратуру, парашюты. До своей части добирались почти четверо суток.

Друзья говорили: “Чудом спасся”. Но за этим “чудом”, безусловно, были и знания, и мужество, и злость на врага, и понимание ответственности. Часто Георгия Тимофеевича спрашивали, неужели ему ни разу не было страшно. “Конечно, боялся, – честно отвечал он. – Иногда поджилки тряслись. Но страх – это в определенной мере даже хорошо. Это сигнал об опасности. Однако если свой страх не держать в узде, он сам может стать опасностью. Его нужно обуздывать знанием техники, опытом, которые дают уверенность в себе”. Самое яркое проявление страха – трусость. Георгий Тимофеевич утверждал, что среди летчиков она встречается крайне редко. Он сам лишь однажды стал свидетелем трусости летчика, самолет которого горел и стремительно приближался к земле. Увидев под крыльями стога сена, этот летчик выпрыгнул из кабины, а его стрелок остался в неуправляемой машине. Самолет носом врезался в землю. Но тут, наверное, проявилась высшая справедливость: от удара машины о землю стрелка выбросило из кабины в стог сена, а летчик “промахнулся” и сломал позвоночник...

В 1944-м работы у штурмовиков было много. За день летчики выполняли по несколько боевых рейдов. Иногда даже поесть было некогда. Спали, не раздеваясь, в ряд, прямо на аэродроме, на сене и хвойном лапнике, укрываясь плащ-накидками. Командир эскадрильи Георгий Береговой, чтобы не будить других летчиков, осторожно переступая через их обутые ноги, научился находить свою девятку по набойкам на подошвах и голенищам сапог. В один из пасмурных осенних дней – 26 октября 1944 г., когда небо заволокло тучами и погода была нелетной, летчики получили возможность отоспаться. Однако все неожиданно были подняты для построения. Уставший до изнеможения, полусонный, стоя в строю, Георгий Тимофеевич Береговой услышал, как Г. Байдуков называет его фамилию, говорит о совершенных им на самолете Ил-2 № 22 более 100 боевых вылетах. И лишь через несколько мгновений понял, что Указом Верховного главнокомандования ему присвоено звание Героя Советского Союза. И сжалось сердце: брат Виктор не дожил. Вспомнилась его скупая, но такая желанная в детстве похвала: “Не подкачал, братень ... За двоих сработал: за меня и за себя”.

Окончил войну Г.Т. Береговой 11 мая 1945 г. – возле села Копчани неподалеку от города Брно в Чехословакии: вместе с боевыми товарищами заканчивал разгром сильной группировки генерала вермахта Шернера.

Совершил 185 боевых вылетов, за которые был награжден десятью орденами и многими медалями.

После войны капитан Г. Береговой продолжил службу в части, летчики которой осваивали американские истребители “Кингкобра” (“Королевская кобра”). И хотя был штурмовиком, сумел успешно справиться с новой для себя техникой. Кроме того, решил наверстать упущенное в образовании и, занимаясь в вечерней школе, окончил 9-й и 10-й классы. Здесь же, в библиотеке, познакомился со своей будущей супругой Лидой, которая приезжала в часть навестить брата-офицера. Завязалась переписка. Лида окончила 10-й класс, стала студенткой исторического факультета Харьковского университета. Позже, выйдя замуж, переехала к мужу в Москву. У них родились двое детей – сын Виктор и дочь Людмила.

Георгий Береговой продолжал учиться: окончил высшую офицерскую школу (курсы) и курсы летчиков-испытателей. С 1948 г. работал в летно-испытательном институте. За 16 лет им испытано 63 типа самолетов. Многое было сделано впервые. Впервые он успешно выполнил перевернутый штопор на скоростной реактивной машине. И не мог понять удивления коллег, ведь все прошло, как должно. “Согласно расчетам, я вполне живой, – шутил Г. Береговой, – даже и щупать не обязательно!” В числе первых совершал ночные полеты на перехват, “слепые стрельбы” (ночью, с зашторенным фонарем).

В одной из ситуаций этого периода снова ярко проявилось мужество Георгия Тимофеевича, его вдумчивое, серьезное отношение к делу и чувство ответственности. Его и еще двоих летчиков вызвал к себе маршал авиации и спросил о готовности выполнить ночные полеты на перехват. Оба коллеги ответили, что готовы. Береговой молчал. Маршал обратился прямо к нему с этим же вопросом. И тот нашел в себе мужество ответить:

– К таким полетам я не готов. Но прошу разрешить подготовку по сокращенной программе.

– Сколько же Вам нужно времени на тренировку?

– Один ознакомительный полет и два-три на предельных режимах, – подумав, ответил летчик-испытатель.

Оба его коллеги, к слову, не справились с заданием, а Г. Береговой после тренировок выполнил его успешно. К тому же предложил улучшить компоновку приборов самолета.

В 1956 г., не прерывая испытательской работы, майор Г. Береговой окончил Военно-воздушную академию (теперь – имени Ю.А. Гагарина).

В 1961 г. ему было присвоено звание заслуженного летчика-испытателя (удостоверение № 26).

Испытывая новые самолеты, Георгий Береговой конечно же знал о запуске первого искусственного спутника Земли, о полетах последующих спутников.

Когда же 12 апреля 1961 г. – полвека назад! – на корабле-спутнике “Восток” в космос поднялся Юрий Алексеевич Гагарин, он решил для себя: я должен полететь, должен стать космонавтом. Ему сорок лет? Это не преграда. Это – психологический барьер, который нужно преодолеть.

Космонавты проходили медкомиссию в том же госпитале, что и летчики-испытатели. Береговой попросил знакомого врача обследовать его по тем же параметрам, что и будущих космонавтов. Результаты оказались отличными. И Георгий Тимофеевич написал заявление. Ему не отказывали. Сочувствовали. Но и не принимали в отряд космонавтов. Возраст вызывал серьезные сомнения у специалистов. Он же убеждал, доказывал. Верил, что в космонавтике пригодятся его опыт испытателя авиационной техники. Однажды в беседе в С.П. Королевым Г.Т. Береговой высказал несколько суждений о соотношении значения в космическом полете техники и возможностей человека, сформулировал несколько предложений, как усовершенствовать кабину космического корабля (для удобства управления космонавтом). С.П. Королев очень заинтересовался и предложил летчику-испытателю стать членом отряда космонавтов. Береговой ответил, что рад бы, но напомнил о своем возрасте. “А что возраст? – возразил С.П. Королев. – Молодость и энтузиазм в космическом полете нужны, но опыт также очень важен”.

В феврале 1964 г. Г.Т. Берегового зачислили в отряд космонавтов (второй набор). Ему было 43 года. И хотя он был в хорошей форме, но все таки старше всех в отряде на десять, а то и более лет. Пришлось очень много тренироваться, гораздо больше, чем остальным. Лыжи, коньки, тренировки на батуте, растяжка эспандера, прыжки через скакалку, волейбол, баскетбол, теннис, акробатика... Работал над дыханием. Снимал с грифа штанги “блины”, клал их на грудь, отрабатывал дыхание диафрагмой. Похудел (его вес был 90 килограммов).

Пришлось устранять еще одну проблему. Георгий Тимофеевич не умел плавать. Не без основания считается, что после сорока лет человек не может этому научиться. Г. Береговой это знал. И подошел к проблеме неординарно. Он не “завоевывал воду от берега”, а прыгал в семиметровую глубину с вышки, справедливо полагая: “Захочешь выжить – выплывешь”. Конечно, в первое время он немало воды наглатывался, но потом “решил для себя, что дышать всё же лучше воздухом”.



Встреча Г.Т.Берегового и В.Ф.Януковича на Донбассе.



Г.Т.Береговой во время тренировок.

Во время тренировок на выживаемость Георгия Тимофеевича, как и других кандидатов на космический полет, сбрасывали с вертолета в море (и не в самую спокойную погоду), в тайгу, имитируя возможный район посадки спускаемого аппарата. С собой космонавт имел ракетницу, несколько банок консервов, сухари, охотничий нож и коробок спичек.

Одним из самых сложных для космонавтов были тренировки на центрифуге. Если представить себе человека, раскручивающего вокруг себя камень, обвязанный бечевкой, а на место камня мысленно поместить космонавта, то можно представить себе принцип работы центрифуги. Чем выше скорость вращения, тем больше сила ускорения, и тем большие перегрузки испытывает космонавт. При перегрузках в 8-9 единиц вес космонавта немногим меньше одной тонны. А ведь он должен еще и работать. Тут, конечно, пригодилась выносливость Георгия Берегового как летчика-испытателя. Но все равно было трудно.

Были еще занятия по теории, конструкции корабля, эксперименты, тренировки в термокамере, барокамере, сурдокамере. В последней космонавт испытывался на устойчивость психики в условиях резкого сокращения сенсорной информации из окружающей среды. Не все эксперименты заканчивались успешно, когда испытуемый оставался один в замкнутом помещении, практически без связи с окружающим миром. Некоторым чудился плач, тихий разговор, некоторым казалось, что кто-то просто молча стоит за спиной. Однажды осенним днем железная дверь сурдокамеры закрылась за Береговым. Перед началом эксперимента он шутил: “Без суда и следствия десять суток вкатили!”

В сурдокамере имелись кресло-диван для отдыха, холодильник с едой в космических тубах, рабочий стол, пачка писчей бумаги и несколько потрепанных детективов. Множество телемониторов в стенах для наблюдения за состоянием космонавта. Георгий Тимофеевич много работал. Справлялся с непростыми заданиями, экспериментами. Все шло по плану. И вдруг на четвертые сутки почувствовал какое-то беспокойство. Что это? “Сенсорное голодание”? Показалось, что слышится чье-то глухое сопение. Слуховая галлюцинация? Кто может сопеть, когда в сурдокамере никого нет, кроме него самого? Но сопение по-прежнему доносилось ... из-под столика с книгами и бумагой. Заглянул под стол – так и есть! Свежий воздух подавался в сурдокамеру по вентиляционным каналам, а по ним доносился и шум нагнетающих вентиляторов. Все просто! Только почему же раньше он их не слышал? Записал в журнал свои наблюдения: на четвертые сутки обострился слух, в обычных условиях этот шум не был бы услышан.



Кадр из документального фильма режиссера Н.Макарова "Космический испытатель". Летчик-космонавт СССР Г.Т. Береговой в кабине тренировочного корабля "Союз". Киностудия Центрнаучфильм, 1968 год.

И снова Георгий Береговой выиграл поединок с обстоятельствами, снова победил. Осенью 1968 г. проходили последние приготовления к космическому полету. Ему было 47 лет, а опыт к тому времени складывался из опыта фронтового, тридцати лет службы в ВВС, шестнадцати лет летно-испытательной работы и комплексной подготовки летчика-космонавта.

Не случайно именно Г. Береговому было доверено пилотировать космический корабль “Союз-3”. В апреле 1967 г. полет первого корабля этой серии, пилотируемого летчиком-космонавтом В.М. Комаровым, закончился трагически. Космонавт погиб при посадке спускаемого аппарата. Основной парашют не раскрылся, и СА на большой скорости врезался в землю. Что думал об этом сам Георгий Тимофеевич? Он рассказал о случае из своей работы испытателя самолетов. В одном из полетов погиб его коллега. Продолжать исследования поручено было ему. Во время пилотирования недалеко от места трагедии он время от времени не мог удержаться и бросал взгляды на это место. Но потом решил для себя: смотри не смотри, а работать надо!

Береговому предстоял непростой и очень ответственный полет. 25 октября 1968 г. был выведен на орбиту беспилотный “Союз-2”. А на следующий день – 26 октября 1968 г. в 11 часов 34 минуты по московскому времени стартовал “Союз-3” с летчиком-космонавтом Береговым на борту. Первые его слова, когда ракета-носитель оторвалась от стартового стола: “Ну вот и пошел!”

Корабль в шутку называли “двухкомнатным домом”: кабина космонавта была дополнена еще одним отсеком – для отдыха и работы, где нашлось место для диванчика, было много иллюминаторов для визуального наблюдения с борта КК. Георгий Тимофеевич быстро адаптировался к невесомости. Спал, по его словам, хорошо. Сон в космосе освежал, был более легким, но обязательно требовалась фиксация положения тела. Несколько раз с Земли даже звучала сирена-побудка.

Во время полета корабль неоднократно маневрировал в космосе, сближался с беспилотным “Союзом-2” на расстояние до нескольких метров. До 200 метров работала автоматика, потом пилот брал управление на себя. Впервые с помощью переносной телекамеры космонавтом проводились прямые телевизионные трансляции с борта корабля. На Земле увидели и интерьер “космического дома”, и родную планету – такой, какой её можно увидеть только из космоса. Георгий Тимофеевич проводил также много наблюдений Земли, звездного неба, Солнца.

Полет продолжался почти четверо суток (3 суток 22 часа 50 минут 45 секунд) и закончился 30 октября 1968 г. в 10 часов 25 минут по московскому времени.

Корабль сделал 64 витка вокруг Земли на высоте 205 км (минимальная) и 225 км (максимальная). Время одного оборота – 88, 6 минуты.

Во время спуска с использованием аэродинамического качества в кабине спускаемого аппарата температура была 17-18 градусов по Цельсию, на обшивке – несколько тысяч. Желтели жаростойкие стекла иллюминаторов. Перегрузки – не более трех-четырех единиц. Но Береговой вспоминал, что на “Востоках” во время баллистического спуска было жарче (снаружи, правда, а не внутри). Обшивка от трения с воздухом буквально пылала, перегрузки доходили до десяти единиц.

Спускаемый аппарат “Союза-3” совершил очень точную посадку в районе г. Караганда.

За выполнение космического полета Георгию Тимофеевичу Береговому было во второй раз присвоено звание Героя Советского Союза.

Рассказывая после возвращения на землю о полете, о себе, Георгий Тимофеевич подсчитал, что в испытательных полетах самолетов он провел 2000 часов, в космосе – почти 100. Но вся его жизнь была подготовкой именно к этим четверым суткам.

Его расспрашивали о высоте, скорости, других параметрах полета космического корабля. Он отвечал. Но добавил, что высота полета определяется высотой человеческой мысли, силой духа, стремлением выполнять любое дело так, как будто от этого зависит вся жизнь.

Сегодня мы (к сожалению, а может быть к счастью) смотрим на космонавтику как на сложную, но обыденную работу. Мы еще не научились в полной мере использовать ее возможности для того, чтобы “как можно лучше хозяйствовать на нашей планете” (эти слова принадлежат одному из пионеров теории космического полета Ю.В. Кондратюку). Однако чтобы это осуществилось, очень многое сделал Г.Т. Береговой – и как космонавт, и как начальник Центра подготовки космонавтов (в 1972-1987 гг.), и как глава научно-экологического движения “Космос – землянам”, и как автор многих книг и статей.

Георгий Береговой вместе с Юрием Гагариным и другими космонавтами их наборов были первыми. Первым труднее всего.

Но согласимся с известным ученым, автором учения о ноосфере В.И. Вернадским: космос, Вселенная настолько необъятны, полны тайн и возможностей познания мира и самих себя, что сколько бы человечество ни шло космическими дорогами, оно всегда будет в начале пути…

Заведующая сектором научной информации Полтавского музея авиации и космонавтики Ирина Пистоленко. Кандидат исторических наук, доктор философии.

ТЕНДЕР

ВМС США создадут палубный беспилотник

ВМС США объявили тендер на создание, производство и поставку палубных беспилотных летательных аппаратов, сообщает SatNews. Аппарат, способный нести оборудование для разведки, рекогносцировки и наблюдения (ISR), должен быть создан к 2018 году. Пока известно, что в конкурсе примет участие американская компания Northrop Grumman, с 2007 года создающая в интересах ВМС США палубный беспилотник X-47B, который уже проходит летные испытания.



В рамках тендера перспективные аппараты получили обозначение UCLASS. Новые беспилотники предполагается создать с применением уже существующих технологий запуска, посадки, управления и обмена информацией с беспилотными аппаратами. UCLASS планируется использовать для проведения разведывательных миссий, а также для нанесения ударов по наземным целям и поддержки авиагруппы авианосца. Новый беспилотник в перспективе станет постоянной частью авиагруппы американских авианосцев.

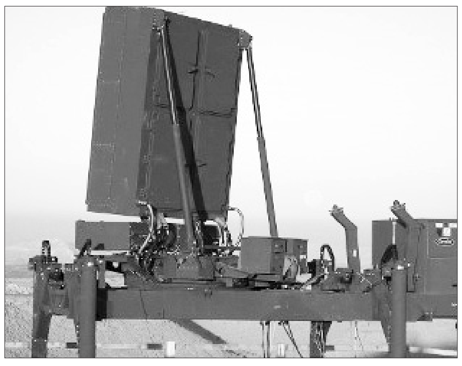
UCLASS также должен быть приспособлен как к выполнению самостоятельных заданий, так и действовать в составе группы с пилотируемыми самолетами. В числе обязательных требований к новому аппарату ВМС США назвали совместимость беспилотника с палубными системами авианосцев, а также возможность обслуживания палубной командой во время длительных походов. В состав бортовых систем UCLASS должны входить инфракрасные и электронно-оптические сенсоры, радар и коммуникационное оборудование, совместимое с существующей аппаратурой авианосцев.

В состав беспилотного комплекса должен входить сам аппарат, системы управления, устойчивые к воздействию средств радиоэлектронного подавления и канал спутниковой связи. Все бортовые информационные системы UCLASS должны быть полностью совместимы с системами обмена информации, принятыми на вооружение ВВС, ВМС и Армии США. UCLASS должен иметь оперативную совместимость первого-четвертого уровня согласно стандарту НАТО STANAG 4586 (передача контроля над системами, вооружением и сенсорами между операторами наземных и морских военных баз без посадки и повторного взлета).

Заявки компаний на участие в тендере принимаются Командованием авиационных систем ВМС США на базе Патаксент-Ривер в Мэриленде до 29 апреля 2011 включительно. Очевидно, что в тендере примет участие компания Northrop Grumman, создающая в рамках отдельного контракта ВМС США палубный ударный беспилотник X-47B, который 7 февраля 2011 года совершил первый полет. Палубные испытания аппарата, как ожидается, начнутся в 2013 году. По условиям соглашения с ВМС беспилотник X-47B создается в качестве демонстратора технологий.

Не исключено, что в конкурсе также примет участие и американская компания General Atomics, которая в мае 2010 года объявила, что намерена предложить военным БПЛА Sea Avenger, сконструированный на базе реактивного Predator C Avenger, который в свою очередь создается для Армии США на базе MQ-9 Reaper (Predator B).

Следует отметить, что формальный тендер на разработку проектов палубных беспилотников был объявлен ВМС США 19 марта 2010 года. Этот конкурс предполагал лишь проработку проектов, включая технико-экономическое обоснование, беспилотных аппаратов, способных находиться в воздухе не менее 11-14 часов, быть малозаметными и заправляться в воздухе. В этом тендере участие принимали компании Northrop Grumman и General Atomics.



ПРО

Израиль развернет шесть батарей “Железного купола” за два года

ВВС Израиля намерены развернуть шесть батарей системы противоракетной обороны “Железный купол” (Iron Dome) в ближайшие два года. Об этом, как сообщает Defense News, заявил министр обороны Израиля Эхуд Барак. Указанное количество батарей учитывает одну, уже развернутую в конце марта 2011 года неподалеку от города Беэр-Шева, и одну, готовящуюся к постановке на дежурство в городе Ашдод.

По словам Барака, новые батареи будут поставлены на боевое дежурство при финансовой помощи США. В мае 2010 года президент США Барак Обама одобрил выделение Израилю 205 миллионов долларов на разворачивание системы “Железный купол”. Кроме того, ежегодно США выделяют Израилю военную помощь в размере до трех миллиардов долларов. В общей сложности, министерство обороны Израиля намерено развернуть 20 батарей новой системы ПРО, которые полностью прикроют северные и южные пограничные районы страны.

В состав одной батареи “Железного купола” входят многоцелевой радар EL/M-2084, центр управления огнем и три пусковые установки, каждая из которых оснащена 20 противоракетами Tamir. Комплекс способен обеспечить противоракетную оборону территории площадью 150 квадратных километров. К настоящему времени ВВС Израиля заказали семь батарей “Железного купола”, которые должны быть поставлены военным до конца 2013 года. Две батареи военные уже получили.

Между тем, несмотря на начало эксплуатации “Железного купола”, система все еще находится в экспериментальной стадии разработки. По словам премьер-министра Израиля Беньямина Нетаниягу, система ПРО пока не способна обеспечить полную защиту территории страны от ракетного нападения.

РИНОК

Таиланд купит подержанные немецкие подлодки

Королевские ВМС Таиланда рассматривают возможность покупки двух подержанных дизель-электрических подводных лодок проекта Type 206A, сообщает Defense News. Эти субмарины были сняты с вооружения ВМС Германии и переведены в резерв в 2010 году. Покупка подлодок является частью более масштабной программы по закупке вооружений и военной техники, одобренной правительством Таиланда в конце 2010 года. Объем финансирования программы, рассчитанной на десять лет, составит 30 миллиардов долларов.



По данным Jane’s, стоимость двух подержанных немецких субмарин составляет 220 миллионов долларов. Средства на покупку подлодок пока не внесены в бюджет Таиланда, однако, как ожидается, страна заплатит за субмарины в 2012 финансовом году, который начнется в октябре 2011 года. Немецкие подлодки прослужили в составе ВМС Германии 35 лет, и изначально их планировалось списать в 2011-2015 годах. Но в связи с дефицитом оборонного бюджета было принято решение о раннем выведении их из состава флота.

Германия 1 июня 2010 года списала шесть подводных лодок проекта Type 206A (60 процентов подводного флота страны), находившихся на вооружении с 1973-1975 годов. Подлодки класса U-212 способны развивать скорость до 20 узлов, автономность их плавания составляет около 30 суток. Подлодки вооружены шестью носовыми торпедными аппаратами калибра 533 миллиметра и противокорабельными ракетами Triton. Закупив немецкие подлодки, Таиланд положит начало формированию собственного подводного флота.

Следует отметить, что ранее Таиланд проявлял интерес и к покупке испанских подводных лодок класса “Агоста”, стоящих на вооружении ВМС Испании с 1980-х годов. На ремонт и модернизацию каждой из этих субмарин может потребоваться около 25 миллионов долларов. Всего Испания намерена продать четыре подлодки класса “Агоста” – “Галерна”, “Сироко”, “Мистраль” и “Трамонтана”.

У РЕЖИМІ ЕКОНОМІЇ

ВВС США объяснили отказ от модернизации систем связи F-22

ВВС США отказались от программы модернизации систем связи истребителя Lockheed Martin F-22 Raptor из соображений экономии и безопасности. Об этом, как сообщает Defense News, заявил командующий ВВС США Нортон Шварц на слушаниях Подкомитета по ассигнованиям Палаты представителей. Финансирование модернизации связи в рамках программы Increment 3.2, благодаря которой F-22 получил бы возможность обмениваться информацией с другими боевыми самолетами, было прекращено в 2010 году.

По словам Шварца, на F-22 в рамках программы Increment 3.2 планировалось установить систему связи стандарта MADL, которая в настоящее время создается для перспективных истребителей F-35 Lightning II. Новая система MADL пока не прошла проверку на боевое применение, а значит ее использование на F-22, по словам Шварца, означает лишние траты и определенный риск, на которые ВВС пойти не могут. При этом остальные параметры программы Increment 3.2 будут реализованы. Другие детали относительно модернизации не раскрываются.

Как ожидается, реализация программы Increment 3.2 начнется в 2014 году и будет проводится в несколько этапов. Последний этап завершится в 2017 году. По неподтвержденным данным, после модернизации F-22 получат обновленное программное обеспечение, некоторые новые элементы конструкции и новые вычислительные системы.

Установленная в настоящее время на F-22 система связи позволяет истребителю обмениваться информацией с другими Raptor. Кроме того, самолет оснащен и “урезанной” системой стандарта Link 16, широко используемой военными США и НАТО, но она работает исключительно на прием оперативных сведений от других самолетов и вертолетов и не может быть использована для передачи данных. При создании F-22 инженеры намеренно ограничили возможности связи истребителя, чтобы обеспечить еще большую его малозаметность. Согласно стратегии ВВС США, F-22 в случае боевого применения будут действовать в режиме радиомолчания.

Ранее бывший руководитель разведки ВВС США Дэвид Дептула (David Deptula) на слушаниях в Палате представителей раскритиковал отказ от установки MADL на истребители F-22. По его словам, было бессмысленно создавать самый совершенный истребитель в мире, чтобы потом не иметь возможности обмениваться данными с другими самолетами. “В этом решении мудрости на пенни, а дурости на фунт”, – отметил Дептула, прокомментировав решение ВВС США отказаться от установки систем MADL на истребители F-22.

Для того, чтобы все же позволить F-22 обмениваться информацией с другими самолетами, вертолетами и наземными подразделениями, ВВС США создали специальный воздушный боевой узел связи. В его состав вошли шесть специальных версий беспилотных летательных аппаратов RQ-4 Global Hawk Block 20, с которыми истребители способны обмениваться данными. При этом беспилотники способны ретранслировать данные с F-22 на другие самолеты и вертолеты, оборудованные системой Link 16. Такая связка создана на случай ведения масштабных боевых действий и в реальности пока еще не применялась.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

ПЛАНИ

Кабмін затвердив космічні плани України

Кабінет Міністрів України розпорядженням від 31 березня 2011 року № 238-р схвалив Концепцію реалізації державної політики у сфері космічної діяльності на період до 2032 року, розроблену Державним космічним агентством України спільно з НАН України, визначено концептуальні засади державної політики на довгострокову перспективу.

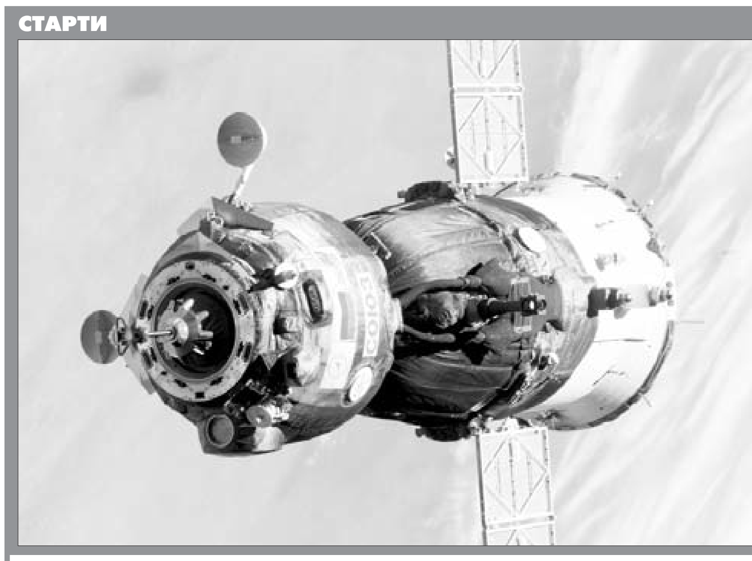
Концепцією сформульована проблема, яка потребує розв’язання, причини її виникнення, мета і шляхи реалізації, а також представлені основні результати, які передбачається досягнути, та орієнтовні обсяги фінансування.

Зокрема, в результаті реалізації Концепції передбачається створити потужну систему дистанційного зондування “Січ”, Національну систему космічного зв’язку “Либідь”, систему координатно-часового і навігаційного забезпечення, систему здійснення контролю та проведення аналізу космічного простору. Також планується провести наукові космічні дослідження, реалізувати міжнародні космічні експерименти за ініціативою вітчизняних учених, взяти участь у проведенні досліджень Місяця з використанням вітчизняних космічних апаратів, забезпечити проведення науково-освітніх космічних експериментів, створити нові зразки ракетно-космічної техніки, поглибити міжнародне співробітництво, суттєво покращити ефективність діяльності підприємств космічної галузі.

Орієнтовний обсяг фінансування заходів щодо реалізації Концепції становить 38,5 млрд. гривень, з них близько половини – кошти з інших (небюджетних) джерел.

Документ, який визначає стратегію розвитку космічної діяльності на довгострокову перспективу, розроблено в державі вперше. Його реалізація дасть змогу сформувати економічно стійку, конкурентоспроможну, диверсифіковану ракетно-космічну галузь національної економіки, що забезпечить провадження космічної діяльності відповідно до сучасних вимог та національних інтересів і дозволить перетворити її в дієвий інструмент державної політики.

СТАРТИ



З Байконура запущений космічний корабель “Гагарін”

4 квітня 2011 року в 22:18:20 UTC (5 квітня в 2:18:20 мск) з ПУ № 5 майданчика № 1 космодрому Байконур стартовими командами підприємств Роскосмосу здійснено пуск ракети-носія “Союз-ФГ” з космічним кораблем “Союз ТМА-21” (“Гагарін”) на борту.

Космічний корабель пілотує екіпаж у складі:

Самокутяєв Олександр Михайлович, командир корабля “Союз ТМА-21”, бортінженер МКС-27/28, Росія (1-й політ в космос);

Борисенко Андрій Іванович, бортінженер корабля “Союз ТМА-21”, бортінженер МКС-27, командир МКС-28, Росія (1-й політ в космос);

Гаран Рональд Джон (GARAN Ronald John), бортінженер корабля “Союз ТМА-21”, бортінженер МКС-27/28, США (2-й політ в космос).

ФОРС-МАЖОР



“Індевор” отримав пошкодження під час шторму

Встановлений на стартовому майданчику космодрому на мисі Канаверал шатл Endeavour отримав невеликі пошкодження під час шторму, що пройшов над штатом Флорида.

Як повідомив представник NASA Аллард Бьютел, постраждав в основному зовнішній паливний бак космічного корабля. За його словами, “були виявлені невеликі пошкодження термоізоляційної піни”, – передає ІТАР-ТАРС.

30 березня в районі, де розташований космодром, утворився сильний шторм – пориви вітру досягали 144 км на годину. Під час грози декілька блискавок вдарили в безпосередній близькості від стартового майданчика, на якому встановлено Endeavour.

“На щастя, блискавки не потрапили безпосередньо в стартовий стіл, – сказав Бьютел. – Однак тепер на стартовому майданчику необхідно все перевірити”.

Під час бурі ніхто із співробітників космодрому не постраждав. Під час стихії роботи щодо підготовки до запуску шатла були припинені.

У американському космічному відомстві впевнені, що буря над мисом Канаверал не вплине на графік підготовки шатла до польоту.

Запуск американського космічного корабля багаторазового використання Endeavour, який був запланований на 19 квітня, переноситься на 29 квітня, передає ІТАР-ТАРС. Таке рішення було ухвалене у зв’язку з необхідністю “розвести” шатл і російський вантажний корабель “Прогрес”. Запуск російської “вантажівки” запланований на 27 квітня, а його стикування з Міжнародною космічною станцією – на 29 квітня.

ПУСКИ

На Байконурі підготують запасний стартовий майданчик

Росія в кінці року підготує резервний стартовий комплекс на космодромі Байконур для запуску пілотованих кораблів на Міжнародну космічну станцію. Про це заявив керівник Роскосмосу Анатолій Пермінов.

“Ми два роки готували 31-у площадку для того, щоб в кінці року бути готовими виконати з неї запуск пілотованого корабля”, – сказав він журналістам на Байконурі, передає Інтерфакс-Казахстан.

До цього всі запуски пілотованих кораблів “Союз” за програмою МКС здійснювалися з Гагарінського стартового комплексу на 1-му майданчику космодрому.

За словами А. Пермінова, резервний старт дасть упевненість у виконанні пілотованої програми у разі появи несправностей або інших несподіванок.

“До серпня на затвердження президента РФ буде представлена перспективна наукова космічна програма”, – повідомив він.

“В даний час космічною діяльністю займаються 125 країн. 80 з них мають профільні космічні агентства, – зауважив А. Пермінов. – Але тільки три країни – Росія, США і Китай – мають можливість здійснювати космічну діяльність в повному обсязі”.

В 2013 році Росія вперше планує запустити п’ятий, додатково побудований до чотирьох законтрактованих кораблів “Союз ТМА”.

“Згідно з контрактами, підписаними з НАСА, у Росії є чотири запуски на рік. Разом з тим, є багато пропозицій стосовно додаткових запусків. В даний час проводиться модернізація в РКК”Енергія”, щоб мати заділ, і через два-три роки мати додатковий корабель.

За словами Пермінова, пропозиції про додаткові запуски космонавтів надходять від Казахстану, України, а також “космічних туристів”.

РОЗРОБКИ



Розробникам супутників “Метеор-М” потрібно провести роботу над помилками

Розробникам і виробникам російських метеосупутників серії “Метеор-М” необхідно врахувати недоліки, виявлені в ході орбітальних випробувань першого космічного апарата “Метеор-М-1” з тим, щоб уникнути проблем з супутниками “Метеор-М-2” і “Метеор-М-3”, які готуються до запуску. Про це повідомив глава інженерно-технічного центру “СканЕкс” Володимир Гершензон.

“Метеор-М-1” був виведений на орбіту 17 вересня 2009 року, проте в процесі перевірок була виявлена нештатна робота низки його систем. Зокрема, через відмову локатора бічного огляду російські метеорологи так і не отримали з супутника частини необхідної інформації.

“Перший з супутників ”Метеор” вже працює зараз на орбіті. І мені здається, що повинна бути зроблена досить серйозна робота над помилками з тим, щоб наступні супутники цієї серії могли бути відразу адекватно використовуваними”, – сказав Гершензон в ході організованого РІА “Новости” мультимедійного відеомосту Москва-Брюссель.

Як повідомлялося раніше, “Метеор-М-1” був виготовлений на замовлення Росгідромету в рамках Федеральної космічної програми Росії на 2006-2015 роки в НВО “Всеросійський науково-дослідний інститут електромеханіки” спільно з заводом імені Іосиф’яна. Супутник призначений для оперативного отримання прогнозів погоди, контролю і прогнозу радіаційної обстановки, контролю озонового шару, а також для моніторингу морської поверхні, включаючи льодову обстановку, для забезпечення судноплавства в полярних районах.

Запуск наступного космічного апарата “Метеор-М-2” планувався на 2011 рік, проте через недосконалість ряду систем супутник був відразу відправлений на доопрацювання, і тепер може бути запущений не раніше 2012 року. Удосконалення потребують прилади бортового інформаційного комплексу, а також службові системи космічного апарата: багатозональний скануючий пристрій малої роздільної здатності, мікрохвильовий радіометр, бортовий радіолокаційний комплекс, передавач. Також до складу устаткування космічного апарата планується ввести новий комп’ютер. Всього документацією передбачається доробка за 20 пунктами, повідомляє РІА “Новости”.

Space Inform

Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра “СПЕЙС-ІНФОРМ”
www.space.com.ua

100 ЛЕТ – ПОЛЁТ ПРОДОЛЖАЕТСЯ!



Реактивная эпоха Одесского АРЗ

Пик своего развития Одесский авиационно-ремонтный завод переживал в те времена, которые после стало модно называть нелицеприятным словом "застой". Именно тогда, в 50-80-ых годах ХХ века, подняв страну из послевоенных руин, советский народ развивал науку, технику и производство, продвигаясь вперёд семимильными шагами. Сейчас можно говорить о той эпохе что угодно, действительно, было и немало минусов, недочётов в те годы. Но как для страны, потерявшей десятки миллионов граждан и на триллионы рублей народного достояния за четыре долгих года войны, эти шаги вперёд были поистине семимильными.

В этот период в части Военно-Воздушных Сил СССР начала поступать реактивная техника. Её ремонт требовал новых условий, новой технологии, новых знаний специалистов. Требовалась реконструкция цехов, модернизация оборудования, увеличение энергетической вооружённости предприятия. Всё это необходимо было сделать в условиях, когда на каждом шагу ощущались последствия войны. Строились цеха, изучалась новая техника и технологии её ремонта. Это требовало от руководства и трудового коллектива полной отдачи сил и энергии.

Опытный руководитель, прошедший испытания войной, полковник Павел Розов прекрасно понимал, что основным решающим фактором являются кадры. Приход на завод высококвалифицированных специалистов, офицеров и инженерно-технических работников со средним и высшим специальным образованием – главная забота руководства и залог успеха.

Одним из первых трудовой коллектив 302-й авиационно-ремонтной базы перешёл к ремонту новой реактивной техники, преодолевая все трудности послевоенного периода. Так, в 1955 году был капитально отремонтирован первый реактивный самолёт МиГ-15. В 1956 году начали ремонт самолётов МиГ-17. В 1957 году был освоен капитальный ремонт известного в то время и широко используемого в авиации двигателя РД-9Б. Не останавливаясь на достигнутом, в 1958 году начали осваивать ремонт первого из отечественных сверхзвуковых истребителей – самолёта МиГ-19. И в этом же году 302-я авиационно-ремонтная база наконец получила статус авиационно-ремонтного завода – статус, который изначально имело предприятие с 1911 года, со времени создания "Завода аэропланов Анатра".

На 70-80-е годы ХХ века, как известно, пришёлся особенно мощный подъём военно-технического прогресса в мире. Не отставала, а во многих случаях шла впереди, и советская авиастроительная промышленность.

На уровне стремительно меняющейся авиационной техники был и коллектив Одесского авиаремонтного завода. Сказывалась закалка, полученная личным составом при освоении ремонта первых реактивных самолётов и двигателей. Летом 1967 года здесь был испытан в воздухе первый отремонтированный самолет МиГ-21. Чуть позже освоен ремонт двигателя 37ф2с.

К этому времени в руководстве завода произошли существенные перемены. В марте 1965 года в запас ушел полковник П.Н.Розов, а начальником завода был назначен полковник-инженер Яков Тесла, которого чуть позже на заводе стали называть "Давид-строитель". Ведь, начиная с середины 60-ых годов, завод строился и реконструировался как никогда активно. 8830 квадратных метров площадей – вот на какую цифру вышло капитальное строительство на Одесском авиаремонтном заводе.

Но время неумолимо двигалось



вперёд, и в марте 1974 года ушедшего в отставку Я.П.Теслу сменил полковник-инженер Виктор Онищук, до этого занимавший должность главного инженера предприятия.

На 70-е годы приходится бурное развитие рационализаторского движения на 562-м авиационно-ремонтном заводе. Ежегодно в этой творческой созидательной работе принимали непосредственное участие более двухсот человек, а в производство внедрялось около 300 рационализаторских предложений. Именно на эти годы пришлось техническое перевооружение предприятия. Были реализованы в жизнь многие современные технологические процессы, по-новому начали строиться производственные отношения. Техническое переоснащение производства сопровождалось и различными приятными событиями в коллективе, которые свидетельствовали о повышении благосостояния трудящихся. Строительство жилья, организация досуга, забота о человеке сыграли прогрессивную роль в поступательном развитии предприятия.

В июне 1979 года – вновь изменения в руководстве завода. К обязанностям начальника завода приступил полковник-инженер Василий Шевцов. Завод работал на полную мощность, успешно справляясь со всеми производственными заданиями. Развивалась социально-бытовая и культурно-оздоровительная сфера: построены новая столовая и клуб, форсировалось строительство базы отдыха "Бугово". Был пущен в эксплуатацию новый детсад и др. Как результат этого – высокие места в соревновании между производственными предприятиями ВС СССР, правительственные награды труженикам и в целом заводу.

Ещё с 1958 года служил на заводе офицер Юрий Молчанов, который, пройдя практически все ключевые должности, весной 1983 года стал начальником завода. Именно в это время велась усиленная борьба за качество. И вот, 21 агрегату, выпускаемому заводом, присвоен Государственный Знак качества, 6 приборов предприятие демонстрирует на ВДНХ СССР. В 1986 году одесские авиаремонтники, первыми среди родственных предприятий страны, освоили ремонт самолета нового поколения МиГ-27.

Короткой была заводская биография начальника завода полковника-инженера Валерия Шмелькина в том же 1986 году. Положив свое здоровье на алтарь авиации, он, к сожалению, рано ушел из жизни, не реализовав все свои помыслы и стремления.

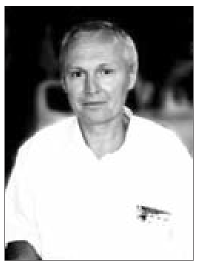
Новым-старым начальником завода стал вернувшийся из Германии полковник-инженер Василий Шевцов. А через полтора года на эту должность единогласным решением трудового коллектива предприятия, с которым командование 5-ой Воздушной армии решило посоветоваться по поводу кандидатуры на пост начальника завода, был назначен недавний главный инженер подполковник, а вскоре – полковник Виталий Юхачёв. Человек, который удержал предприятие от развала в кризис начала девяностых годов и который, руководя им вот уже 22 года, привёл свой коллектив к славному юбилею – 100-летию завода.



Подготовил Алексей Тригуб. "Крила України".

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

11-17 квітня



11 квітня 1954 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова А.В.Слободянюк.*



11 квітня 1959 р. *для створення автономних систем керування стратегічних ракет головного конструктора М.К.Янгеля (КБ "Південне", м. Дніпропетровськ) у Харкові організовано ДКБ-692, зараз – ВАТ "Хартрон".*

12 квітня 1931 р. *народився начальник факультету радіоелектронного обладнання літальних апаратів КВАІУ (1976-1988 рр.), професор кафедри НАОУ (2000-2003 рр.), почесний радист СРСР, полковник у відставці А.Г.Крутіков.*





12 квітня 1947 р. *народився льотчик-випробувач 1-го класу АНТК ім. О.К. Антонова В.Г.Лисенко.*

12 квітня 1960 р. *народився начальник військового інституту телекомунікації та інформатизації Національного технічного університету України "КПІ" А.І.Мiночкін.*

12 квітня 1961 р. *здійснено перший в світовій історії політ людини в космос, Ю.О.Гагарін на КК "Восток".*



13 квітня 1866 р. *народився російський князь, організатор становлення та розвитку військового повітряного флоту Росії О.М.Романов.*



13 квітня 1949 р. *народився штурман-випробувач АНТК им. О.К.Антонова В.Д.Алєксєєнко.*

13 квітня 1958 р. *народився заступник директора Департаменту кадрової політики МО України О.В.Яцино.*

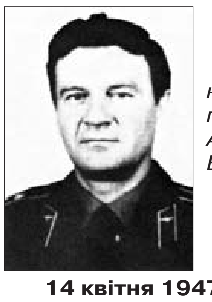


13 квітня 1972 р. *офіційна дата прийняття на озброєння винищувача-перехоплювача МіГ-25П.*

13 квітня 1990 р. *здійснив перший політ двомісний надзвуковий багатофункціональний ударний бойовий літак Су-27ІБ (в серії – Су-34; Су-32ФН), О.О.Іванов.*



14 квітня 1902 р. *народився начальник ВПС СРСР (1939), двічі Герой Радянського Союзу Я.В.Смушкевич.*



14 квітня 1945 р. *народився льотчик-випробувач 1-го класу АНТК ім. О.К.Антонова В.А.Подсуха.*



14 квітня 1947 р. *народився бортінженер-випробувач, провідний інженер з льотних випробувань АНТК ім. О.К.Антонова, заступник начальника ЛВС О.М.Шулещенко.*

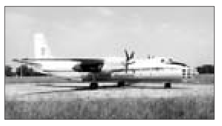


14 квітня 1961 р. *впроваджено почесне звання "Льотчик-космонавт СРСР".*

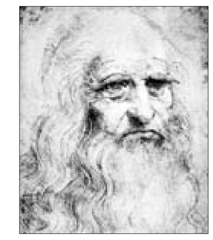
ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

14 квітня 1966 р. *вийшла постанова Президії АН УРСР про створення в Дніпропетровську сектору проблем технічної механіки (Інституту механіки). Зараз – Інститут технічної механіки НАНУ-НКАУ.*

14 квітня 1992 р. *засновано Національну академію оборони України.*



14 квітня 1997 р. *здійснено перший переліт літака повітряного спостереження ВПС ЗС України Ан-30 через океан за маршрутом Бориспіль – Вашингтон (США), екіпаж О.А.Пугачова.*



15 квітня 1452 р. *народився італійський вчений Леонардо да Вінчі.*



15 квітня 1921 р. *народився льотчик-випробувач, льотчик-космонавт, двічі Герой Радянського Союзу Г.Т.Береговий.*



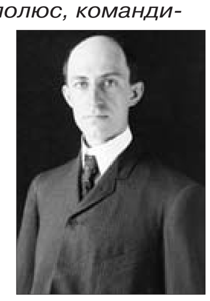
15 квітня 1943 р. *народився проректор із наукової роботи Національного авіаційного університету В.П.Харченко.*

15 квітня 1957 р. *народився директор КП "Житомирський ремонтний завод радіотехнічного обладнання "Промінь" В.М.Троценко.*

15 квітня 1966 р. *народився головний інспектор ресурсного забезпечення ОВТ ГІМО України В.П.Дубчак.*



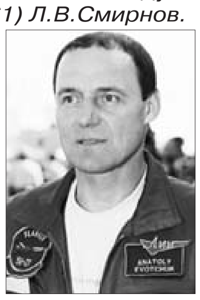
15 квітня 2000 р. *вперше в історії парашутного спорту України здійснено десантування групи парашутистів з літака ВПС ЗС України Іл-76МД на Північний полюс, командири екіпажу К.М.Шушарін, В.І.Іванов.*



16 квітня 1867 р. *народився американський піонер авіації У.Райт.*



16 квітня 1916 р. *народився організатор ракетно-космічної промисловості, директор Державного всесоюзного заводу "Південмаш" (1952-1961) Л.В.Смирнов.*

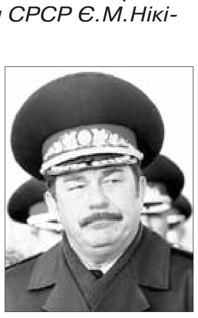


16 квітня 1952 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР, Герой Росії А.М.Квочур.*

17 квітня 1930 р. *засновано Харківський авіаційний інститут (зараз – Національний аерокосмічний університет ім. М.Є.Жуковського "Харківський авіаційний інститут").*



17 квітня 1931 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР Є.М.Нікітін.*



17 квітня 1954 р. *народився Міністр оборони України (1996-2001, 2004-2005) О.І.Кузьмук.*

17 квітня 1960 р. *народився головний інспектор з гуманітарного та соціального забезпечення ГІМО України В.М.Федічев.*

17 квітня 1997 р. *наказом НКАУ створено Державне підприємство "Укркосмос".*

Соратник Павла Сухого

Одиннадцатого апреля 1926 года родился Олег Самойлович – талантливый авиаконструктор, ученый, доктор технических наук, профессор, один из ближайших соратников авиаконструктора Сухого. За тридцать лет работы в КБ, Самойлович прошел путь от рядового инженера-конструктора до заместителя Генерального конструктора.



С 1929 года его семья проживала в Калуге. Отец Самойловича работал преподавателем русского языка и литературы в образцовой школе. В начале 30-х годов его избрали председателем секции научных работников г. Калуги, в которую в 1933 году был принят Константин Циолковский. С тех пор их семьи стали очень дружны. Отец Олега Сергеевича постоянно опекал Константина Эдуардовича: добился предоставления ему нового дома, дважды сопровождал в Москву для получения ордена Трудового Красного Знамени и при выступлении на радио. Кроме того, он написал о К.Циолковском две книги. Что касается самого Самойловича, то близкое знакомство их семей позволяло ему по нескольку раз в неделю приходить к Константину Эдуардовичу. Они обычно сидели в саду вместе с его внуками Костей и Веней, а Циалковский, расположившись в кресле-качалке, рассказывал об авиации и космонавтике. Под влиянием этих лекций-рассказов Олег Самойлович и решил стать авиаконструктором.

Его приход в авиацию был непростым. Участие в Великой Отечественной войне, семь лет службы в Советской Армии, отсутствие законченного среднего образования привели к тому, что в Московский авиационный институт он сумел поступить только в 1951 году в возрасте 25 лет. Впервые о П.Сухом как конструкторе боевых самолетов он узнал осенью 1941 года, когда ему в руки попал альбом силуэтов самолетов ВВС Красной Армии, предназначенный для службы ВНОС, в котором он увидел самолет Су-2. Потом это, конечно, забылось. И только через 15 лет, уже на пятом курсе института Самойлович (под строжайшим секретом) узнал, что есть КБ, руководимое Сухим, которое создавало уникальные самолеты. Подтверждение этому пришло в 1956 году, когда на воздушном параде в Тушино были показаны прототипы будущих истребителей Сухого – С-1 и Т-3. В западной авиационной прессе появилось множество статей, посвященных описанию самолетов, созданных в КБ П.Сухого. В это время Самойлович твердо решил, что будет работать именно в этом КБ.

Первый раз Павел Сухой принял Самойловича очень прохладно. На его вопрос: "Почему Вы хотите работать именно в бригаде общих видов?" Олег Сергеевич начал говорить, что мечтает об этом с детства, рассказал о встречах с Циолковским, показал свои рисунки будущих самолетов. Может, сбивчиво и эмоционально, но он выложил все (а скорее – и больше чем нужно), что так долго вынашивал. Итог разговору подвел П.Сухой: "Не в моих правилах брать в бригаду общих видов инженеров со студенческой скамьи. У меня в этой бригаде работают только конструкторы, имеющие стаж 4-5 лет в других подразделениях КБ. Поэтому я не думаю, что Вы сможете работать в этом коллективе. Однако, учитывая то, что Вы воевали, я приму Вас в бригаду общих видов с испытательным сроком в один год. Потом Вы придете ко мне и попросите о переводе в любой отдел, который пожелаете". После этого Самойлович дал себе слово, что расшибется, но оправдает доверие Сухого. Вот так началась его работа в бригаде общих видов.

При непосредственном участии Олега Сергеевича были созданы такие известные самолеты, как Т-4 ("100"), Су-11, Су-15, Су-24, Су-27, не считая работ по модификации машин семейства Су-7 – Су-17. Особо следует сказать о знаменитом штурмовике Су-25, который на свой страх и риск в 1968 году в инициативном порядке начал разрабатывать Самойлович, назначенный чуть позже главным конструктором самолета. Машина, неоцененная вначале высшим военным руководством, доказала свое право на существование во время войны в Афганистане.

Олег Самойлович был инициатором и первопроходцем нового метода проектирования в отечественном авиастроении, связанным с применением ЭВМ и многократно облегчающим процесс проектирования новых летательных аппаратов. Были созданы имитационные модели воздушного боя, решен ряд геометрических задач, разработана система автоматизированного весового контроля, аэродинамические и стыковочные программы. За разработку такой системы автоматизированного проектирования (САПР) в ОКБ Сухого в 1981 году Олег Сергеевич стал лауреатом премии Совета Министров СССР. Новой тематике он остался верен и с переходом на преподавательскую работу в Московский авиационный институт.

Истребитель-бомбардировщик вертикального взлета и посадки

В 1986 году в ОКБ им. А.Яковлева была завершена постройка первого экземпляра Як-141. Эта машина первая в мире среди самолетов своего класса преодолела скорость звука. На новом истребителе 11 апреля 1991 года установили 12 мировых рекордов, в том числе по скороподъемности, достижению максимальной высоты с нагрузкой в 1 и 2 тонны с вертикальным взлетом и посадкой. По времени набора высоты 12 км Як-141 опередил английский истребитель СВВП "Харриер" почти на 10 секунд. При этом рекордное достижение установлено в теплое время года и с нагрузкой 1 т, а "Харриер" взлетал без нагрузки и зимой, когда плотность воздуха наибольшая, то есть при наиболее благоприятных условиях для работы силовой установки.



Як-141 – сверхзвуковой, многоцелевой самолет вертикального взлета и посадки, предназначен для перехвата воздушных целей и ведения ближнего маневренного боя, а также для нанесения ударов по наземным и надводным целям. Может эксплуатироваться на взлетно-посадочных площадках ограниченного размера и кораблях. Он способен взлетать без выруливания на взлетно-посадочную полосу непосредственно из укрытий по выводной рулежной дорожке, обеспечивая массовый взлет и ввод в бой подразделений Як-141 по сигналу тревоги.

Як-141 представляет собой самолет нормальной аэродинамической схемы с высокорасположенным крылом, двухкилевым вертикальным оперением и следующей схемой расположения двигателей: один подъемно-маршевый двигатель располагается в хвостовой части фюзеляжа и два подъемных двигателя располагаются сразу за кабиной летчика. Крыло – стреловидное с изломом задней кромки и корневыми наплывами, консоли складываются примерно на полуразмахе при размещении самолета на корабле. Планер самолета состоит на 26% из КМ, включая углепластиковые поверхности хвостового оперения, закрылки, носки и наплывы крыла. Остальная конструкция в основном выполнена из алюминиево-литиевого сплава. Вооружение состоит из одной 30-мм пушки ГШ-301 (120 патронов). На четырех, а позднее на шести подкрыльевых пилонах, могут подвешиваться УР класса "воздух-воздух" Р-77, или Р-27 средней дальности и Р-73 малой дальности, или Р-60 ближнего воздушного боя и "воздух-поверхность" Х-25, Х-31, пушечные установки 23 мм с боекомплектом 250 патронов, или пусковые блоки НАР калибра от 80 до 240 мм, а также до шести бомб массой 500 кг.

Было построено четыре опытных самолета, из которых два – для летных испытаний. К концу 1992 года выполнено 250 полетов. К тому времени на Саратовском авиационном заводе была завершена подготовка серийного производства. Но из-за сокращения финансирования Вооруженных Сил испытания Як-141 были приостановлены, а затем прекращены.

Підготувала Вероніка Дернова.

7 КВІТНЯ – ВСЕСВІТНІЙ ДЕНЬ ЗДОРОВ'Я

Якщо сьогодні не вжити заходів, завтра ми залишимося без ліків

Сьомого квітня відзначається Всесвітній день здоров'я. Щороку, із 1950-го, проведенням цього дня Всесвітня організація з охорони здоров'я намагається привернути увагу суспільства до основних проблем охорони здоров'я, що стоять перед міжнародною спільнотою, кожною державою, містом та громадянином. Цього року девізом стало гасло "Стійкість до протимікробних препаратів: якщо сьогодні не вжити заходів, завтра ми залишимося без ліків".

Чому саме ця тема так хвилює медиків усіх країн, адже здавалось, що з відкриттям пеніциліну та інших антибіотиків прийшла епоха остаточної перемоги людини над інфекційними хворобами? Проте останнім часом у світі спостерігається загрозлива тенденція: мікроби і бактерії "навчилися" пристосовуватись до медикаментозної "атаки", набуваючи стійкості до дії лікарських препаратів, що зумовлює неефективність проведеного лікування. Сьогодні кількість, наприклад, стафілококів, стійких до пеніциліну, левоміцетину, перевищує 60-70%. Також щороку у світі виявляють понад 440 тис. нових випадків туберкульозу з медикаментозною резистентністю, 15 тис. з них закінчуються летально. Відзначається також стійкість до деяких протималярійних препаратів.

Медики попереджають насамперед про те, що необдумане використання антибіотиків дуже небезпечне і шкодить лікуванню хворих. На думку фахівців, розвитку стійкості до протимікробних препаратів сприяє самостійне, неналежне, стихійне використання ліків та їх доступність. Соціологи встановили, що 46% українців вважають антибіотики ефективними при лікуванні як бактеріальної, так і вірусної інфекції. Така хибна точка зору "дозволяє" вживати ліки безконтрольно, що врешті-решт призводить до дуже небезпечних непоправних наслідків.

Стійкість до дії протимікробних препаратів розвивається і внаслідок вживання ліків в неправильних дозах або призупинення курсу лікування раніше призначеного терміну; низької якості ліків; неправильного призначення препаратів для лікування і профілактики та ін.

За прогнозами ВООЗ, вже через 10-20 років практично всі існуючі мікроорганізми матимуть резистентність до антибіотиків. До цього призвели необмежене і неконтрольоване використання лікувальних засобів не лише в медицині, але й у ветеринарії. Адже препарати застосовуються як стимулятор росту, а також як засоби лікування хворих тварин.

Стійкість до протимікробних препаратів – проблема, яка набуває все більшої актуальності. Деякі країни вже запроваджують запобіжні заходи, однак для недопущення біди необхідними є термінові спільні зусилля та дії. Всесвітня організація з охорони здоров'я закликає усі держави світу запровадити у практику комплекс політичних заходів, спрямованих на боротьбу з формуванням стійкості до протимікробних препаратів. Медики в жодному разі не закликають до відміни антибактеріальної терапії, вони шукають нові препарати, нові методи лікування і ще раз наголошують на правильному вживанні даних препаратів.

ОФІЦІЙНО

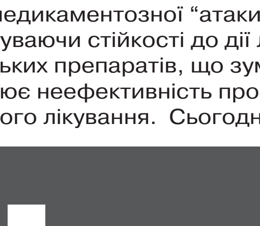
Попереджений – значить, озброєний...

Як повідомляє прес-служба МОЗ України, через 18 місяців, тобто з 30 вересня 2012 року, згідно із чинним законодавством України, виробникам та імпортерам тютюнових виробів буде заборонено постачати на ринок свою продукцію без нових попереджень. Ця норма випливає із Переліку кольорових малюнків і піктограм, що входять до додаткових медичних попереджень на упаковці тютюнових виробів, затвердженого постановою Кабміну.

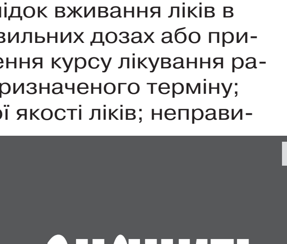
З 2007 року на тютюнових пачках в Україні розміщуються відносно великі (30% поверхні пачки) текстові попередження про небезпеку вживання тютюнових виробів. Проведені дослідження показали, що ці попередження суттєво підвищили поінформованість українців щодо наслідків тютюнокуріння і сприяли зменшенню його поширеності, яке спостерігається в Україні в останні роки.

Проте, як свідчить досвід інших країн, ефективність попереджень з часом зменшується, бо люди до них звикають. Тому до законодавства України було внесено зміни, які передбачають збільшення розміру попереджень з 30% до 50%, збільшення кількості попереджень з 7 до 11, зміну тексту попереджень та доповнення їх малюнками або піктограмами.

Близько половини опитаних Київським міжнародним інститутом соціології українців вважають, що коли до теперішніх попереджень будуть додані зображення, які наглядно показують шкоду куріння для здоров'я, це зможе утримати частину молодих людей від початку куріння. 42% курців вважають, що такі зображення на пачках сигарет спонукають їх задуматися про припинення куріння.



Куріння викликає рак легенів.



Курці помирають рано.



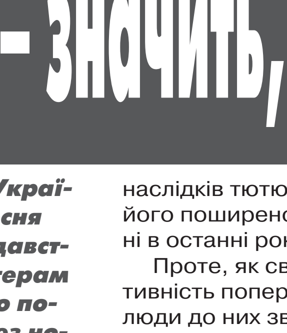
Куріння знижує здатність жінок народжувати дітей.



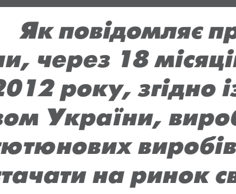
Відмова від куріння значно зменшує ризик небезпечних серцевих захворювань і захворювань легенів.



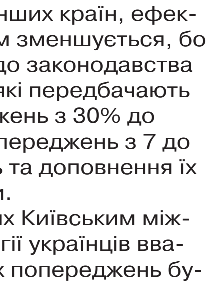
Куріння під час вагітності завдає шкоди вашій дитині.



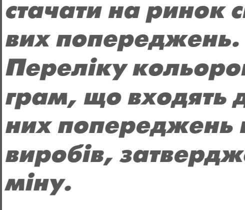
Куріння пошкоджує сперму і може призвести до імпотенції.



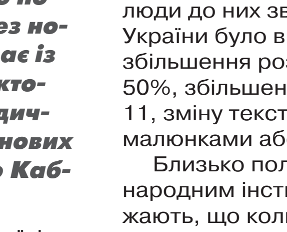
Куріння викликає старіння шкіри.



Куріння руйнує артерії, викликає серцеві напади та інсульт.



Куріння може викликати повільну та болісну смерть.



Куріння викликає залежність від тютюну (нікотинову залежність) – не починайте курити!



ПІЗНАЙ СЕБЕ

Чи вміємо ми спілкуватися?

Кожна людина щодня спілкується. Чи то для обміну інформацією, чи то для організації певної взаємодії. Дехто намагається зняти внутрішнє напруження та занепокоєння, дехто – дістати схвалення, визнання своєї неповторності та унікальності з боку довколишніх. В певних ситуаціях ми уточнюємо свої уявлення про іншу людину, її здібності, якості або ж справляємо активний вплив на напрям думок, настанови іншої людини і виявляємо піклування про іншого. Тобто, спілкування необхідне людині для відчуття себе як особистості. Але всі ми знаємо, що комунікативність має різні рівні виявлення. Так, легко пізнати людину, гіпертрофована комунікативність якої робить її надокучливою, втомливою. Найчастіше такі люди намагаються стати центром спілкування, погано усвідомлюють позицію партнерів, не зважають на їхню точку зору в ситуаціях приймання рішення. Такий рівень характеризують як гіперкомунікативність. Трапляються і люди, які мало спілкуються, вони не здатні підтримувати контакт, організовувати зворотний зв'язок із співрозмовником. У їхній присутності розмова, як правило, згасає, партнери у спілкуванні відчувають внутрішній дискомфорт і невдоволення результатами спілкування. Такий рівень називають гіпокомунікативністю.

Визначити Ваш рівень комунікативності допоможе тест В.Ф. Ряховського.

Інструкція. За кожну відповідь "так" нараховується 2 бали, "інколи" – 1 бал, "ні" – 0 балів.

1. Ви очікуєте на буденну ділову зустріч. Чи виводить це вас із звичної колії?
2. Чи не відкладаєте ви візит до лікаря аж доти, доки вже зовсім не сила терпіти?
3. Чи не викликає у вас невдоволення або збентеження доручення виступати з доповіддю чи повідомленням у зв'язку із якоюсь нагодою?
4. Ви маєте нагоду поїхати у відрядження до міста, де ніколи ще не бували. Чи докладете ви максимум зусиль для того, щоб уникнути цієї поїздки?
5. Чи любите ви ділитися своїми переживаннями з іншими?
6. Чи дратує вас прохання незнайомої людини (показати дорогу, назвати час, відповісти на якесь запитання тощо)?
7. Чи вірите ви в існування проблеми "батьків і дітей" та в те, що людям різних поколінь важко зрозуміти один одного?
8. Чи не посоромитеся ви нагадати знайомому, що він забув повернути 10 гривень, що їх ви позичили йому кілька місяців тому?
9. У кафе вам подали недоброякісну страву. Чи змовчите ви, лише незадоволено відсунувши тарілку?
10. У ситуації один на один з незнайомою людиною ви не розпочнете бесіду самі і вам не сподобається, якщо першою заговорить вона. Чи це так?
11. Вас жахає будь-яка довга черга (у магазині, бібліотеці, касі кінотеатрі тощо). Вам легше відмовитися від свого наміру, ніж встати у хвіст і нудитися в очікуванні?
12. Чи боїтеся ви брати участь у залагодженні конфліктної ситуації?
13. У вас є власні, суто індивідуальні критерії оцінювання творів літератури, мистецтва, культури, ніяких "чужих" думок з цього приводу ви не приймаєте. Це так?
14. Почувши десь у неофіційній ситуації ("в кулуарах") явно помилкову точку зору з добре відомого вам питання, ви, скоріше за все, промовчите?
15. Чи викликає у вас невдоволення прохання знайомих допомогти розібратися в якійсь проблемі чи навчальній темі?
16. Вам легше формулювати свою точку зору (думку, оцінку) у письмовій формі, ніж в усній?

Оброблення даних Визначте загальну суму балів, яку ви набрали, відповідаючи на запитання тесту.

Інтерпретація результатів

32-30 балів. Ви некомунікабельні, і це ваша біда, оскільки саме ви, передусім, страждаєте від цього. Однак і близьким людям нелегко. На вас важко покластися в справі, що потребує групових зусиль. Намагайтеся бути більш комунікабельними, контролюйте себе.

29-25 балів. Ви замкнуті, неговіркі, віддаєте перевагу самотності, і тому у вас, мабуть, мало друзів. Нова робота та необхідність нових контактів якщо і не призводять до паніки, то надовго виводять з рівноваги. Ви знаєте цю особливість свого характеру і часто буваєте незадоволені собою. Однак не обмежуйтеся лише цим, оскільки саме від вас залежить змінити ці особливості характеру. Хіба не буває так, що чимось сильно захопившись, ви "несподівано" стаєте розкутими та комунікабельними? Варто лише постаратися.

24-19 балів. Ви певною мірою товариські, у знайомій обстановці почуваєте себе цілком упевнено. Нові проблеми вас не лякають, однак з новими людьми ви сходитеся обережно, неохоче берете участь у суперечках і диспутах. У ваших висловленнях часом занадто багато сарказму без усякої на те підстави. Усі ці недоліки у вашій владі.

18-14 балів. У вас нормальна комунікабельність. Ви допитливі, охоче слухаєте цікавого співрозмовника, досить терплячі в спілкуванні з іншими, відстоюєте свою позицію без зайвої запальності. Без неприємних переживань йдете на зустріч з новими людьми. У той же час ви не любите гучних компаній, екстравагантних витівок та багатослів'я – усе це вас дратує.

13-9 балів. Ви дуже товариські (часом, мабуть, навіть надміру), зацікавлені, говіркі, любите висловлюватися з різних питань, що, буває, дратує інших. Охоче знайомитеся з новими людьми, нікому не відмовляєте в проханнях, хоча не завжди можете їх виконати. Буває, що ви виходите з себе, однак швидко відходите. Чого вам бракує, так це посидючості, терпіння і відваги при зустрічі із серйозними проблемами. При бажанні, однак, ви зможете змусити себе не відступати.

8-4 бали. Товариськість "б'є з вас ключем". Ви завжди в курсі всіх справ. Любите брати участь у всіх дискусіях, хоча серйозні теми можуть викликати у вас нудьгу. Охоче висловлюєтесь, навіть якщо ваше уявлення про проблему більш ніж поверхове. Усюди почуваєте себе у своїй тарілці. Беретеся за будь-яку справу, хоча далеко не завжди можете її успішно довести до завершення. З цієї причини люди ставляться до вас із деяким побоюванням і сумніваючись. Задумайтеся над цим.

3 бали і менше. Ваша комунікабельність має хворобливий характер. Ви балакучі, багатослівні, втручаєтеся в справи, що не мають до вас ніякого відношення, беретеся судити про проблеми, в яких зовсім некомпетентні. Через це ви часто буваєте причиною різного роду конфліктів. Вам необхідно зайнятися самовихованням.

Підготувала Оксана Уретій.

АРМІЙСЬКИЙ СПОРТ

Парна жіноча четвірка – краща команда 2010 року



Парна жіноча четвірка з академічного веслування, в складі якої 3 армійські спортсменки, визнана найкращою командою 2010 року

Цього року у Всеукраїнській урочистій церемонії "Герої спортивного року" армійські спортсмени та фахівці були представлені одразу в трьох номінаціях.

На перемогу у номінації "Найкращий тренер року" претендував старший тренер жіночої збірної України з фехтування на шаблях працівник ЗС України Валерій Штурбабін.

У номінації "Найкраща команда року" була представлена армійська жіноча четвірка парна з академічного веслування, а також жіноча збірна України з легкої атлетики, до складу якої увійшли одразу два спортсмени-інструктори команди майстрів з легкої атлетики Центрального спортивного клубу ЗС України – працівники ЗС України Олеся Повх та Марія Ремень.

У номінації "Олімпійська надія України" була представлена чемпіон, срібний і бронзовий призер Перших юнацьких Олімпійських ігор – 2010 з плавання, спортсмен-інструктор команди майстрів з плавання ЦСК працівник ЗС України Дарина Зевіна.

Цього разу кращою командою року визнано чемпіонів Європи, срібних призерів чемпіонату світу – жіночу четвірку парну з академічного веслування. Приємно, що до складу команди входять два спортсмени-стажери команди майстрів з веслування ЦСК – солдати служби за контрактом Анастасія Коженкова та Катерина Тарасенко, а також старший прапорщик 95-ї групи спортсменів-інструкторів вищої кваліфікації Управління спорту Міністерства оборони України Яна Дементьєва.

Довідка. *Всеукраїнська урочиста церемонія "Герої спортивного року" – щорічний всеукраїнський конкурс з відзначення кращих спортсменів, тренерів та фахівців з усіх видів спорту, який запроваджений Національним олімпійським комітетом України і Міністерством України у справах сім'ї, молоді і спорту за участю Української академії спорту.*

Традиційно переможців відзначають у таких номінаціях: "Найкращий спортсмен року", "Найкраща спортсменка року", "Найкраща команда року", "Найкращий тренер року", "Сенсація року", "Найкращий спортивний організатор року", "Меценат спортивного року", "Сильні духом" (параолімпійський спорт), "Разом з олімпійцями" (неолімпійські види спорту), "Спортивна слава України".

Цього року лауреатів відзначали у 12 номінаціях. До традиційного списку номінацій було вирішено додати ще одну – "Олімпійська надія", щоб відзначити героїв Юнацької олімпіади у Сінгапурі. Окрім того, було запроваджено спеціальну нагороду "Спорт для всіх" з метою вшанування тих, хто найкраще популяризує ідеали спорту та здорового способу життя.

За п'ять років церемонія стала однією з головних подій у спортивному житті країни. За цей період почесну відзнаку – статуетку атлета, який тримає олімпійські кільця на долоні, отримали 50 переможців.

mil.gov.ua

БОРОТЬБА

Борці ЦСК тріумфували на чемпіонаті Європи з боротьби

У німецькому місті Дортмунд завершився чемпіонат Європи з боротьби. У складі національної збірної України було представлено одразу 7 борців Центрального спортивного клубу Збройних Сил України. Загалом чоловіча збірна виборола 4 медалі, 3 з яких записали до свого активу армійці ЦСК.



Вже в перший день змагань бронзову медаль з вільної боротьби у ваговій категорії до 96 кг здобув спортсмен-інструктор команди майстрів з єдиноборств ЦСК ЗС України, майстер спорту міжнародного класу працівник ЗС України Павло Олійник.

Медальний почин армійців підтримали борці греко-римського стилю.

Так, спортсмен-стажер команди майстрів з єдиноборств ЦСК ЗС України, майстер спорту міжнародного класу старший солдат служби за контрактом Вюгар Рагімов здобув срібну медаль у ваговій категорії до 55 кг. У принциповому поєдинку Вюгар поступився потужному вірменському спортсмену, призеру Олімпійських ігор Роману Амояну.

Спортсмен-інструктор команди майстрів з єдиноборств ЦСК ЗС України, майстер спорту міжнародного класу працівник ЗС України Василь Рачиба у своїй ваговій категорії до 84 кг впевнено здолав усіх суперників та у фіналі не залишив шансів чемпіону світу Алану Хугаєву з Росії.

За підсумками виступів чоловічої та жіночої збірних Україна посіла почесне 3 загальнокомандне місце.

mil.gov.ua

ПРИЗОВІ



Індійцеві за виграш чемпіонства подарували політ на винищувачі

Капітана команди Індії з крикета, яка стала чемпіоном світу після 28-річної перерви, нагородять польотом на літаку Су-30МКІ.

Честі політати в найсучаснішому бойовому літаку індійських ВПС капітана команди-переможниці Махендра Сінгха Дхоні пообіцяв удостоїти командувач Військово-повітряних сил Індії Прадіп Васант Наїк.

У листопаді 2009 року політ на Су-30МКІ виконала президент Індії Пратібха Патіл, а в 2006 році її попередник на цій посаді Абдул Калам.

Командувач Прадіп Васант Наїк є палким шанувальником крикета, який широко поширений у країнах Південної Азії і низці інших колишніх британських колоній.

У вересні 2010 року він прийняв знаменитого гравця в крикет Сачина Тендулькара до складу Військово-повітряних сил, але гравець з тих пір так і не зміг викроїти зі свого щільного графіка часу для польоту.

"Сачин Тендулькар вже є почесним полковником авіації. Як тільки Сачин і Дхоні звільняться від крикета, я подбаю про те, щоб вони змогли політати на Су-30МКІ. Вони подарували нашій країні гордість, тому для нас це буде честю", – сказав командувач ВПС, приймаючи Дхоні у своїй делійській резиденції, біля воріт якої встановлено дві моделі цього винищувача.

Індійська команда виграла у команди Шрі-Ланки, завоювавши чемпіонський кубок вперше з 1983 року. Перемога викликала радість по всій країні. Кожен гравець отримав велику грошову премію. Після матчу члени команди роз'їхалися по рідних містах, де їх зустріли як героїв.

БІАТЛОН



Деріземля не хоче стріляти з іграшок

Незважаючи на те, що офіційні старти у біатлоністів вже позаду, для декого сезон ще не завершений. Зокрема, для Андрія Деріземлі, який 16 квітня братиме участь у комерційній гонці на Камчатці.

А перед цим, 27 березня, в Німеччині він брав участь у перенесеній "Різдвяній гонці". Там вперше біатлоністи стріляли з лазерної зброї, що українцеві зовсім не сподобалося.

"Вважаю, від лазерної зброї постраждає популярність біатлону. Адже чоловіки – від природи мисливці, у них зброя в крові. Навіть для пацанів-початківців – це ж яке задоволення постріляти. Багато хто і приходить в біатлон лише тому, що тут справжні гвинтівки, справжня куля, постріл", – переконаний Андрій Деріземля.

Щоправда, наразі про використання лазерної зброї на офіційних стартах ще не говорять.

Нагадаємо, що Андрій Деріземля в складі чоловічої збірної України в цьому році виграв "бронзу" в естафеті на чемпіонаті світу.

ВАЖКА АТЛЕТИКА

Наші провідні важкоатлетки пропускають ЧЄ

На європейську першість Україна везе експериментальний склад національної збірної.

З 11 по 17 квітня в російській Казані відбудеться чемпіонат Європи з важкої атлетики. Ця континентальна першість стане 90-ю для чоловіків і 24-ю для жінок.

Спортсмени розіграють 19-ть комплектів нагород, з них – 15-ть особистих, дві – командних, а також два комплекти медалей за особливі досягнення та рекорди.

У складі української збірної будуть відсутні одразу декілька провідних спортсменів. Так, не вийдуть на казанський поміст срібна і бронзова призерки Олімпійських ігор в Пекіні Ольга Коробка та Наталія Давидова, чемпіонка Європи Наталія Троценко.

За словами тренерського штабу нашої збірної, цей чемпіонат Європи має стати хорошою репетицією перед ліцензійним чемпіонатом світу, що проходитиме в листопаді в Парижі.

Повний склад збірної України на європейську першість виглядає так.

Жінки: Марія Відливана (53 кг), Юлія Паратова (58 кг), Юлія Деркач (58 кг), Катерина Дрюмова (63 кг), Юлія Артемова (69 кг), Надія Миронюк (75 кг).

Чоловіки: Олексій Скворoccнєв (69 кг), Олександр Мозговенко (85 кг), Євген Кузяшев (94 кг), Олексій Торохтій (105 кг), Сергій Тагіров (105 кг), Ігор Шимечко (+105 кг).

Зазначимо, що Ольга Коробка ще в січні казала, що можливо пропустить чемпіонат Європи, щоб краще підготуватися до чемпіонату світу, де розігруватимуться ліцензії на Олімпійські ігри.

Сторінку підготував Андрій Агєєв.

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається на громадських засадах.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

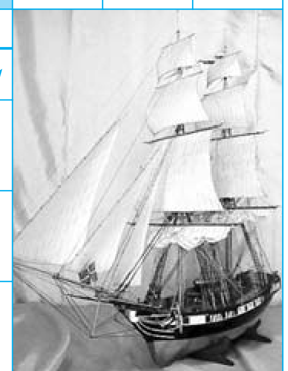
Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Інформаційна підтримка: "Військо України", "Авиация и время".

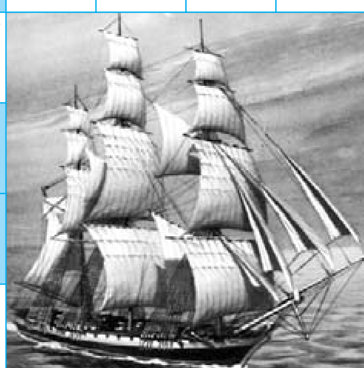
КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96, 8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О.Тригуб.
Перший редактор Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112212
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР М. ПОПЛАВСЬКИЙ



Дитяча заразна хвороба | Хлібина з пшеничного борошна | Марка літака | Загадка | Багаторічний морський лід | Намогильний напис | Псаломщик | Ріка в Росії | Французький живописець | Настінний світильник | Теслярський інструмент | Марка сигарет | Складова легкої атлетики | Ріка у Німеччині | Боязнь натовпу | Володар вітрів | Вигляд обличчя, предмета спереду | Ріка в Росії | Франт | Зимовий віз | Густа шерстяна тканина | Гірська система в Сибіру | Історична область у Словаччині | Блазень | Давньокитайська держава | Французький винищувач | Вітчизняний телеканал | Струнний щипковий інструмент | Музичний інструмент | Одиничний вектор | Легендарна жінка-воїн у Китаї | Планета у Сонячній системі | Глибока крута западина | Велика промислова риба | Ріка у В'єтнамі | Нота | Гірське селище на Кавказі | Американський вертоліт | Священна книга магометан | Перша радянська автомашина | Пошкодження тканин тіла вогнем | Фортифікаційна споруда | Прилад для зважування | Робоча шлюпка | Титул начальника у Туреччині | Одиниця спадкової речовини | Сузір'я Зодіаку | Геометрична фігура | Велика хижа південна ящірка | Тулуб | Чоловіче ім'я | Французький живописець | Країна на Близькому Сході | Австралійський письменник | Невелика мавпа | Ін'єкція | Країна в Африці | Болотяний газ









СУДОКУ

			7					
7		4				1		8
	2		9		4			
8			5			3	6	
			4		8			
	7	2			3			9
			3		9		5	
1		6				9		4
					6			

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 13



ЕКСПЕРИМЕНТ
МІ ЛЛЕР Г УС
К РЕНАР К
АВТОРОТАЦІЯ
МАРА О АДІЛ
Е Н НОТАП Р
РІКЯ Б РІМЕ
С О А ЛІ Д
ЕМІСІЯ АКНАТЬЛА
Д Н ВААЛ Л М
ЕРАТО Е ТЕЦО
СИМУЛЯНТ ПАР
С ЗГРАЯ ФОРД
ЛУ АЛ Г С А
ІЗУ И АЛТАЙ
ЬНАБУК ОА В
Г А БУРЖУА

АВТОДРОМ

У 2012-му з'явиться "заряджений" Ford Fiesta ST

"Заряджена" модифікація хетчбека Ford Fiesta – ST – вийде на ринок у наступному році. Про це повідомляє британський журнал Autocar.



Автомобіль пропонуватиметься із бензиновим двигуном EcoBoost об'ємом 1,6 літра, оснащеним турбонагнітачем і безпосереднім упорскуванням пального потужністю 180 кінських сил. На Fiesta ST встановлюватимуть шестиступінчасту механічну коробку передач. Також "заряджений" хетчбек одержить занижену підвіску, розширену колію, продуктивний інтеркулер і більш потужні гальмові механізми. Очікується, що від нуля до ста кілометрів за годину Fiesta ST зможе розганятися приблизно за шість секунд, а максимальна швидкість машини складе близько 225 кілометрів за годину.

Передбачається, що зазнає деяких змін й екстер'єр автомобіля. Він одержить агресивне аеродинамічне обваження кузова з великим повітрозабірником у передньому бампері, новим заднім спойлером та бампером і великими насадками на вихлопні труби. У салоні, як очікується, будуть встановлені спортивні крісла від бренду Recaro.

Видання Autocar припускає, що у Великобританії ціни на найпотужнішу "Фієсту" стартуватимуть від 16,5 тисяч фунтів стерлінгів, тобто Fiesta ST буде приблизно на 300 фунтів дешевша від полегшеного Renault Clio RS Cup і на 1,3 тисячі – базового хетчбека Clio RS.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

АВІАЦІЙНІ БАЙКИ

Построили очередную суперсовременную модификацию истребителя МиГ-31. Получилась она, естественно, тяжелее предыдущей модели. И при попытке взлететь "вписалась" в забор в конце взлетно-посадочной полосы. В КБ Микояна консилиум: что делать с самолетом? Облегчить конструкцию, уменьшить полезную нагрузку, форсировать двигатели, применять стартовые ускорители… Решили перенести забор подальше от ВПП.

Фоторепортера известного журнала послали в командировку. Надо было снять героическую работу пожарников во время тушения лесного пожара. Когда он прибыл на место, то понял, что из-за сильного дыма снять ничего не удастся. Он позвонил в редакцию и попросил разрешения нанять самолет для съемок с воздуха. Редакция все уладила и сообщила ему, что надо подъехать к ближайшему аэропорту, где его будет ждать самолет. Он сразу помчался в аэропорт и сразу увидел двухместный самолет с работающим двигателем. Запрыгнув внутрь, сказал пилоту:

– Поехали!

Через минуту они уже были в воздухе.

Фотограф:

– А теперь постарайся подлететь вон к тому горящему лесу. Причем бери низко, ближе к деревьям. Надо будет сделать несколько кругов, чтобы я мог снять с разных ракурсов.

– А зачем? – спрашивает с удивлением пилот.

– Потому что я фоторепортер, – отвечает фотограф, – а фоторепортеры делают снимки.

Пилот на секунду онемел, а потом дрожащим голосом спросил:

– Так Вы что, не пилот-инструктор?…

Мужчина первый раз летит на самолете и немного нервничает. Посмотрев в иллюминатор, поворачивается к соседу:

– Смотрите, люди внизу такие маленькие, как муравьи!

– Это и есть муравьи – мы еще не взлетели.

Взлетел Ту-154, набрал высоту. Из динамиков раздался голос:

– Здравствуйте, уважаемые пассажиры! Мы летим на высоте такой-то, за бортом температура такая-то. Теперь взгляните в правый иллюминатор, Вы видите – горит мотор. Взгляните в левый иллюминатор – отвалилось крыло. Посмотрите вниз – Вы видите несколько черных точек. Это экипаж желает вам приятного полета.

Вскоре после взлета стюардесса вручила каждому пассажиру жевательную резинку, чтобы не закладывало уши. После посадки к ней подошел весьма озабоченный человек и сказал:

– Это был мой первый полет. Все было очень хорошо, но теперь я никак не могу вытащить из ушей ту жевательную резинку, которую вы мне дали…